This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

COLECCION

DE

DOCUMENTOS OFICIALES

REFERENTES Á

LORETO

TOMO II

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, RESOLUCIONES

I

OTROS DOCUMENTOS OFICIALES

REFERENTES AL

Colombia

DEPARTAMENTO DE LORETO

FORMADA DE ORDEN SUPREMA POR

CARLOS LARRABURE I CORREA,
Jefe del Archivo Especial de Límites

EDICION OFICIAL

TOMO II

CONTENIDO: Navegación fluvial. — Viajes y exploraciones, *Primera parte.*

LIMA

IMP. DE "LA OPINIÓN NACIONAL"
GREMIOS NÚM. 129

1905

INDICE ANALITICO

DE LAS MATERIAS CONTENIDAS EN ESTE SEGUNDO VOLUMEN

CAPITULO VIII.

NAVEGACIÓN FLUVIAL

PÁGINA

Navegación á vapor en el río Huallaga.—PROYECTO PRESENTADO Á LA JUNTA DEPARTAMENTAL DE JUNÍN.—18 julio de 1832 8

Establecimiento de un astillero en un punto cercano á la confluencia del Ucayali i Marañón.—LEI.—21 de noviembre de 1832 15

Navegación por vapor en el Huallaga i Marañón.—DECRETO LEGISLATIVO.—1º de febrero de 1833.... 15

Se concede privilegio por diez años á don Marcelo Pereira Ribeiro para navegar con buques á vapor el Amazonas peruano i sus afluentes.—DECRETO SUPREMO.—6 de julio de 1841 16

Convención sobre comercio i navegación fluvial celebrada entre los gobiernos del Perú i el Brasil.—23 de octubre de 1851.. 18

PÁGINA

Artículos separados de la anterior convención.—23 de octubre de 1851 22

Se permite el curso de los vapores de don Juan Evangelista Sousa por las aguas del Amazonas peruano.—NOTA.—20 de enero de 1853 24

Contrato de navegación entre el gobierno del Brasil i don Juan Evangelista Sousa á que se refiere la anterior nota.—30 de agosto de 1852 26

Primer contrato sobre navegación fluvial celebrado entre el gobierno del Perú i la compañía de navegación del Amazonas.—4 de noviembre de 1852 34

Nota del cónsul del Perú en Río Janeiro elevando al gobierno el anterior contrato.—5 de noviembre de 1852 29

El gobierno peruano aprueba con modificaciones el contrato sobre navegación fluvial celebrado por el cónsul de la república en Río Janeiro con la compañía de navegación del Amazonas.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—14 de marzo de 1853 40

El consejo de estado autoriza al gobierno para que invierta 100,000 pesos en la compra de dos vapores para la navegación del Amazonas.—OFICIO.—21 de febrero de 1853 41

Se acepta la propuesta de don José Whitmore, para la construcción de dos vapores destinados á la navegación de los ríos Amazonas, Ucayali, &.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—18 de marzo de 1853 41

Propuesta de don José Whitmore sobre la que recayó la anterior resolución.—18 de marzo de 1853. 45

Se declara expedita la navegación, tráfico i comercio del Amazonas para los buques i súbditos del Brasil i demás naciones que tienen celebrados tratados con el Perú.—DECRETO SUPREMO.—15 de abril de 1853 46

Se concede á los súbditos del Brasil la libre navegación del Amazonas peruano.—DECRETO SUPREMO.—4 de enero de 1854 53

El gobernador general de Loreto comunica la llega-

PÀGINA

da al puerto del mismo nombre de los vapores nacionales "Tirado" i "Huallaga".—OFICIO.—9 de abril de 1854 54

El gobernador de Andoas ofrece poner expedita la navegación del Pastaza.—OFICIO—24 de setiembre de 1854 55

Término del contrato con la compañía de navegación del Amazonas.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—15 de mayo de 1857 55

Convención fluvial entre el Perú i el Brasil.—22 de octubre de 1858 57

Segundo contrato con la compañía de navegación del Amazonas.—9 de julio de 1859 63

Aprobación del anterior contrato.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—27 de julio de 1859 66

El prefecto de Loreto insta al gerente de la compañía de navegación del Amazonas á que le dé una respuesta definitiva sobre las bases de arreglo de fletes, pasajes, &., que le propuso.—OFICIO.—3 de junio de 1860 67

Establecimiento de un apostadero en Loreto.—DECRETO SUPREMO.—7 de enero de 1861 70

Se ordena la construcción de dos vapores para la navegación del Amazonas i una máquina á vapor para el establecimiento de una factoría en Iquitos.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—7 de enero de 1861 69

Se declara que desde 27 de enero de 1861 caducó el contrato celebrado por el gobierno con la compañía brasilera de navegación del Amazonas.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—2 de diciembre de 1861 .. 70

Se determinan los nombres que llevarán los vapores mandados construir en Londres para que hagan el tráfico en el Amazonas i sus afluentes.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—14 de enero de 1862 72

Se declara que los vapores "Morona", "Pastaza", "Napo" i "Putumayo" son buques transportes que conducirán pasajeros i carga entre los puer-

PÁGINA

ton de Loreto i el Pará.—DECRETO SUPREMO—18 de julio de 1863 73

Arreglo de las dificultades surgidas con el Brasil á consecuencia del apresamiento del vapor peruano "Morona"—RESOLUCIÓN SUPREMA.—29 de julio de 1863 74

Declaraciones i estipulaciones entre las cancillerías de Lima i Río Janeiro con motivo del apresamiento del vapor peruano "Morona" por autoridades brasileras.—PROTOCOLO.—23 de octubre de 1863 75

Aprobación del protocolo firmado en Río Janeiro el 23 de octubre de 1863 con el objeto de dar solución amistosa á las dificultades surgidas por el apresamiento del vapor peruano "Morona".—RESOLUCIÓN SUPREMA—11 de enero de 1864 79

Navegación de los ríos Tambo, Perené, Urubamba i Apurímac i creación de establecimientos fluviales en los mismos.—LEI—15 de enero de 1869 80

Libre navegación de todos los ríos de la república.—DECRETO SUPREMO.—17 de diciembre de 1869 81

Informe del comandante general de Loreto, don Enrique Carreño, sobre el estado de la flotilla peruana del Amazonas.—1873 83

Acuerdo perú-brasilero sobre navegación del río Putumayo.—29 de setiembre de 1876 87

Aprobación del anterior convenio.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—2 de octubre de 1876 90

Contrato de navegación entre el gobierno del Perú i la compañía peruana de navegación del Amazonas.—Marzo de 1877 92

Se manda elevar á escritura pública el contrato sobre navegación del Amazonas celebrado con la compañía peruana de navegación.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—22 de marzo de 1877 90

Se ordena la adquisición de dos lanchas á vapor para el servicio de policía fluvial i se autoriza á la junta departamental de Loreto para subvencio-

PAGINA

nar á una compañía de vapores—LEI.—4 de noviembre de 1887 98

Se ordena la construcción en Inglaterra de dos lanchas á vapor para el Amazonas i sus afluentes.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—18 de junio de 1888 98

Proyecto de ajuste de entrega de dos cañoneras á vapor por la sociedad Forges &. Chantiers.—17 de julio de 1888 101

Se contrata con la sociedad Forges &. Chantiers de la Mediterranée la construcción de dos lanchas cañoneras para el Amazonas.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—13 de agosto de 1888 100

Propuesta del apoderado de la sociedad Forges &. Chantiers sobre la que recayó la anterior resolución.—1º de gosto de 1888 103

Se subvenciona á una de las compañías de navegación que hacen viajes directos entre Iquitos i puertos europeos.—LEI.—14 de noviembre de 1890... 104

Tratado de comercio i navegación celebrado por las repúblicas del Perú i del Brasil.—10 de octubre de 1891 105

Servicio de navegación fluvial entre Iquitos i el Pichis.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—22 de octubre de 1892 115

Se manda consignar en el presupuesto departamental de Loreto 9,834 soles para dotar la lancha cañonera "Amazonas".—LEI.— 19 de diciembre de 1895 118

Na vegación del Marañón.—RESOLUCIÓN SUPREMA..—12 de febrero de 1898 120

Se aprueba el contrato de construcción de la lancha "Francisco Pizarro".— RESOLUCIÓN SUPREMA.—27 de mayo de 1899 122

Contrato aprobado por la anterior resolución.—10 de abril de 1899 123

Compra de la lancha "Pichis" i albarenga "Pachitea" —RESOLUCIÓN DEL COMISIONADO ESPECIAL EN LORETO.—16 de abril de 1900 125

PÁGINA

Testimonio de la escritura de compra de la lancha á vapor "Ticuna" por la Junta de fluviales.—25 noviembre de 1901 127

Testimonio de la escritura de compra de la lancha á vapor "Onça" por la Junta de vías fluviales.—12 de octubre de 1901 129

Matrícula de embarcaciones menores.—RESOLUCIÓN DEL COMISIONADO ESPECIAL EN LORETO.—28 de mayo de 1902 131

Servicio de cabotaje en el río Amazonas.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—27 de enero de 1904 132

Contrato con la Pacific Compani para el establecimiento de un nuevo servicio de vapores en el río Amazonas i construcción de cinco vapores armados en guerra.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—22 de julio de 1904 134

Navegación de los buques brasileros en las aguas peruanas del río Amazonas i sus afluentes.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—10 de mayo de 1904 134

CAPITULO IX.

VIAJES I EXPLORACIONES

PRIMERA PARTE.

Exploración de los ríos Pachitea i Ucayali por el teniente de la armada inglesa don Guillermo Smith i el sargento mayor de ingenieros del Perú don Pedro Beltrán.—RELACIÓN.—1834-1835 139

Navegación del Pastaza i expedición entre los infieles

PÁGINA

Záparos i Jívaros por el párroco de Andoas Fr. Manuel Castrucci Vernozza.—RELACIÓN.—1845–1848 147

Viaje por los ríos Urubamba i Ucayali ejecutado de orden del gobierno del Perú por el capitán de fragata don Francisco Carrasco.—INFORME DEL SEÑOR CARRASCO.—1846 149

Se autoriza á don Julián Torres para que explore el río Santiago i restablezca las antiguas poblaciones de las orillas de ese río.—OFICIO.—30 de abril de 1853 176

El gobernador de Barranca, don Pedro Reina, se ofrece á explorar el río Alto Marañón.—OFICIO.—4 de octubre de 1855 177

Se ordena al gobernador de Barranca, don Pedro Reina, explore el Alto Marañón.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—5 de diciembre de 1855 179

Exploración del Alto Marañón por el ingeniero Montfferrier.—PRIMER INFORME.—13 de diciembre de 1855 180

Exploración del Alto Marañón por el ingeniero Montfferrier.—SEGUNDO INFORME.—17 de febrero de 1856 190

Exploración del Alto Marañón por el subprefecto de Chota, don B. Villanueva i el ingeniero don Leopoldo Blossier.—INFORME DEL SUBPREFECTO VILLANUEVA.—14 de julio de 1856 192

Exploración del Alto Marañón por el subprefecto de Chota, Villanueva i el ingeniero Blossier.—INFORME DEL INGENIERO BLOSSIER.—5 de agosto de 1856 194

Nota del gobernador del sexto distrito de Urubamba comunicando la llegada del explorador Faustino Maldonado á Hillapani, después de haber surcado todo el Ucayali i parte del Urubamba.—8 de julio de 1857 199

Nota del subprefecto de Urubamba al prefecto del

PÁGINA

Cuzco sobre el mismo asunto.—18 de julio de 1857 198

Nota del prefecto del Cuzco al ministro de gobierno elevando las dos anteriores.—1° de agosto de 1857 197

Relación de su viaje por el Ucayali i Urubamba, hecha por don Faustino Maldonado.—1° de agosto de 1857 201

Se ordena la entrega de una gratificación pecuniaria al explorador del Ucayali i Urubamba, don Faustino Maldonado.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—17 de agosto de 1857 203

Se declara á don Faustino Maldonado descubridor de la comunicación fluvial entre el Cuzco i el río Amazonas, i se le encarga la exploración de los ríos i vías de comunicación del Cuzco.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—19 de agsto de 1857 204

La convención nacional otorga una recompensa pecuniaria á don Faustino Maldonado por su viaje del Ucayali al Urubamba.—RESOLUCIÓN LEGISLATIVA.—1° de setiembre de 1857 205

Se dá una asignación al naturalista don Antonio Raimondi para que extienda su viaje por el norte de la república.——RESOLUCIÓN LEGISLATIVA.—28 marzo de 1859 206

Expedición de Chachapoyas al Marañón por la "Sociedad Patriotas del Amazonas" i exploración de los ríos Cristalino i Nieva.—OFICIO DEL PREFECTO DE AMAZONAS AL MINISTRO DE GOBIERNO.—21 de noviembre de 1859 208

Oficio de los expedicionarios al Marañón á que hace referencia la anterior nota.—24 de octubre de 1859 210

Exploración de los ríos Cristalino i Nieva por la "Sociedad Patriotas del Amazonas".—9 de febrero de 1861 215

Exploración de los ríos Mairo i Pachitea por el subprefecto de Huánuco don Antonio San Miguel.—

PÁGINA

—OFICIO DEL PREFECTO DE JUNÍN ELEVANDO EL INFORME DEL SUBPREFECTO EXPEDICIONARIO.—7 de setiembre de 1860 217

Informe á que se refiere el anterior oficio.—30 de agosto de 1860 217

Exploración del río Morona por don Víctor Proaño.—OFICIO.—13 de noviembre de 1861 236

Se ordena al prefecto de Loreto preste auxilios al explorador del Morona don Víctor Proaño.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—31 de diciembre de 1861 238

Exploración de los ríos Apaga, Potro i Cahuapanas por don Felipe Torres i el sargento mayor don Pedro Ruiz.—OFICIO DEL PREFECTO DE AMAZONAS ELEVANDO LOS INFORMES DE LOS JEFES EXPEDICIONARIOS.—28 de diciembre de 1864 239

Informe de don Felipe Torres sobre su exploración de los ríos Potro, Apaga i Cahuapanas.—14 de octubre de 1864 241

Informe del sargento mayor don Pedro Ruiz sobre la misma exploración.—17 de diciembre de 1864 242

Exploración del río Aipena por el comandante del vapor "Putumayo" don Gregorio Pérez.—PARTE.—13 de abril de 1865 249

Exploración del Ucayali por el teniente de marina don Luis Sandi.—PARTE.—1865 252

Exploración del Alto Marañón por el comandante del vapor "Morona" don Gregorio Pérez.—PARTE.—13 de febrero de 1866 267

Se organiza una comisión científica encargada de explorar el río Morona.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—4 de octubre de 1866 270

Primera navegación á vapor del río Ucayali, por el mayor de órdenes del departamento de Loreto don Adrián Vargas.—RELACIÓN.—1866 326

Exploración de los ríos Ucayali, Pachitea i Palcazu por el prefecto de Loreto don Benito Arana.—

PÁGINA

PARTE DEL PREFECTO EXPEDICIONARIO.—11 de marzo de 1867 273

Diario de viaje llevado por el prefecto Arana en su expedición al Ucayali i Pachitea.—11 febrero de 1867 289

Parte del comandante del vapor "Morona", teniente 2º don Eduardo Raigada sobre el viaje que practicó por el río Ucayali conduciendo al prefecto Arana.—16 de febrero de 1867 314

Exploración del río Yavarí por el secretario de la comisión peruana encargada de demarcar la frontera con el Brasil, don Manuel Rouaud i Paz-Soldán.—INFORME.—5 de febrero de 1867 330

Exploración del río Morona por la "Comisión coreográfica peruana".—PARTE DE DON VÍCTOR PROAÑO.—31 de marzo de 1867 349

Parte del secretario de la "Comisión coreográfica peruana encargada de explorar el río Morona", don M. Terán.—2 de abril de 1867 354

Se dan por terminadas las funciones de la "Comisión coreográfica encargada de explorar el Morona". —RESOLUCIÓN SUPREMA.—1º de junio de 1867 356

Primera navegación á vapor del río Morona á bordo del vapor "Napo" por el capitán de corbeta don Mariano Vargas.—OFICIO DEL COMANDANTE FLUVIAL DE LORETO ELEVANDO EL PARTE DEL EXPLORADOR VARGAS.—27 de agosto de 1867 356

Parte del capitán de corbeta don Mariano Vargas, sobre su viaje de exploración en el río Morona.— 8 de agosto de 1867 358

Segunda exploración del Ucayali por el comandante del vapor "Morona" don Eduardo Raigada.— PARTE.—4 de octubre de 1867 387

Comisión hidrográfica para el estudio de los ríos navegables de la hoya del Amazonas.—RELACIÓN.— 1867 392

Diario del primer viaje de la Comisión hidrográfica del Amazonas, presidida por el almirante Tucker,

PÁGINA

llevado por el médico de la misma, don Santiago Távara.—1868 394

Se ordena la exploración de los valles de Chanchamayo.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—6 de noviembre de 1868 430

Se encarga al coronel don José Manuel Pereira la jefatura de la expedición que protejerá á la que se dirije por Chanchamayo á encontrar al señor Tucker.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—6 de noviembre de 1868 430

Primera exploración de todo el curso del río Ucayali i de parte de los ríos Tambo i Urubamba por la Comisión hidrográfica del Amazonas.—PARTE DEL COMANDANTE DEL VAPOR "NAPO".—11 de noviembre de 1868 431

Cuadro que demuestra las observaciones astronómicas tomadas en el viaje de exploración de los ríos Ucayali, Urubamba i Tambo, por la Comisión hidrográfica del Amazonas.—11 de noviembre de 1868 437

Primera exploración del Ucayali por la Comisión hidrográfica del Amazonas—PARTE DEL ALMIRANTE TUCKER.—16 de noviembre de 1868 438

Exploración de los valles de Chanchamayo por don F. Belisario Barriga.—NOTA DEL PREFECTO DE JUNÍN ELEVANDO LOS PARTES DEL JEFE EXPEDICIONARIO.—20 de diciembre de 1868 445

Primer parte del jefe de la expedición á Chanchamayo, don F. Belisario Barriga.—14 de diciembre de 1868 448

Segundo parte del jefe de la expedición á Chanchamayo, don F. Belisario Barriga.—15 de diciembre de 1868 449

El gobierno ofrece auxiliar á los expedicionarios á las montañas de Chanchamayo. — RESOLUCIÓN SUPREMA—31 de diciembre de 1868 450

El prefecto de Junín anuncia la salida de la expedi-

PÁGINA

ción que se dirije á encontrar la que al mando del almirante Tucker surca el Ucayali i Pachitea—OFICIO.—6 diciembre de 1868 451

Se comisiona al ingeniero Nistrom para que explore el territorio comprendido entre Tarma, Chanchamayo i el fuerte San Ramón.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—28 de diciembre de 1868 453

Se ordena al ingeniero Nistrom haga extensiva su exploración á los ríos Urubamba i Tambo.—RESOLUCIÓN SUPREMA.—22 de enero de 1869 453

Informe del jefe de la comisión exploradora de los valles de Chanchamayo, coronel José Manuel Pereira.—25 de marzo de 1870 454

Estudio del pongo de Manseriche por el comandante del vapor "Napo", teniente 1º don Manuel M. Carvajal é ingeniero don Arturo Wertheman.—OFICIO DEL PREFECTO DE LORETO AL COMANDANTE CARVAJAL PIDIÉNDOLE INFORME SOBRE EL RESULTADO DE SU EXPEDICIÓN.—30 de octubre de 1869 465

Informe del comandante Carvajal sobre los estudios que de orden del prefecto de Loreto practicó en el pongo de Manseriche.—1º de noviembre de 1869. 466

Oficio del prefecto de Loreto al ingeniero Wertheman pidiéndole presente el informe que le respecta sobre el estudio que de su orden llevó á cabo en el pongo de Manseriche.—30 de octubre de 1869 473

Informe presentado por el ingeniero Wertheman satisfaciendo el pedido á que se refiere el anterior oficio.—11 de noviembre de 1869 474

Oficio del prefecto de Loreto al ministro de gobierno elevándole los anteriores informes del marino Carvajal é ingeniero Wertheman relativos á los estudios hechos de su orden en el pongo de Manseriche. -14 de noviembre de 1869 476

Exploración de las montañas de Chanchamayo por el ingeniero Nistrom.—INFORME.—1 de junio de 1869 479

Se autoriza al jefe de la expedición á Chanchamayo,

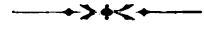
PÁGINA

coronel Pereira, para contratar los artesanos necesarios para llevar á término el descubrimiento de esas montañas.—RESOLUCIÓN SUPREMA.——12 de junio de 1869 488
Itinerario del viaje practicado entre Tayabamba i el río Huallaga por el teniente coronel don Manuel E. Mori Ortiz—INFORME—1869 489
Exploración del Alto Marañón por el comandante del vapor "Napo", teniente 1º don Manuel M. Carvajal.—OFICIO DEL PREFECTO DE LORETO ELEVANDO EL PARTE DEL COMANDANTE CARVAJAL—24 de noviembre de 1869 501
Parte del comandante Carvajal á que se refiere el anterior oficio.—17 de noviembre de 1869 502
Exploración del río Huallaga por el comandante del vapor "Napo", teniente 1º don Manuel M. Carvajal.—NOTA DEL PREFECTO DE LORETO AL MINISTRO DE GOBIERNO ELEVÁNDOLE EL PRIMER PARTE DEL TENIRNTE CARVAJAL.—11 de diciembre de 1869 507
Primer parte del teniente Carvajal relativo á su exploración del Huallaga.—1º de diciembre de 1869 508
Exploración del río Huallaga por el comandante del vapor "Napo", teniente 1º don Manuel M, Carvajal.—NOTA DEL COMANDANTE GENERAL DEL DEPARTAMENTO FLUVIAL DE LORETO AL MINISTRO DE GUERRA I MARINA ELEVÁNDOLE EL SEGUNDO PARTE DEL TENIENTF CARVAJAL.—29 de enero de 1870 509
Segundo parte del teniente Carvajal relativo á su exploración del río Huallaga.—5 de enero de 1870 510
Exploración del río Ucayali por el prefecto de Loreto, don Lino Olaria.— INFORME.—16 de junio de 1870 516

CAPITULO VIII

NAVEGACION FLUVIAL

NAVEGACION FLUVIAL



« *Las balzas, canoas, batelones, monterías i gariteas,* fueron los primitivos vehículos para la navegación del Amazonas i sus afluentes; pero desde que se introdujo allí la navegación á vapor, van quedando reducidas al tráfico de los ríos interiores, notándose, sin embargo, la marcada tendencia á remplazarlas por el moderno sistema de locomoción para el trasporte de pasajeros i carga, especialmente por los ríos Ucayali i Marañón. »

« Bien conocida fué por el gobierno del Perú la necesidad de llevar allí el vapor, principal elemento de civilización i progreso, i hace años que viene trabajando por satisfacer esa necesidad. »

« Sus esfuerzos no han sido estériles. El movimiento productor i la vida mercantil, se dejaron sentir en nuestros distritos fluviales del Amazonas, desde que comenzó á surtir sus efectos el primer convenio de navegación i comercio entre el Perú i el Brasil, que se firmó en esta capital el 23 de octubre de 1851. »

« En general i en abstracto, la mente de las dos altas partes contratantes, era promover, respectivamente, la navegación á vapor del Amazonas i sus afluentes; para dar movimiento á los ríos i abundantes productos de esas regiones, aumentar el número de sus habitantes i civilizar á las tribus salvajes; pero, en particular, i como medio de alcanzar esos fines, el gobierno del Perú se propuso que uno de los vapores de la "Compañía brasilera, de navegación del Amazonas" llegase hasta el puerto de Nauta, situado próximamente á tres millas de la confluencia del Ucayali con el Marañón.

« De acuerdo con ese convenio, el gobierno nacional se obligó á dar á la enunciada compañía brasilera, una subvención anual de 20,000 pesos, en compensación de que sus vapores hicieran de 3 á 6 viajes cada año en las aguas peruanas hasta el citado puerto de Nauta. »

« Atendida la distancia relativamente pequeña que media entre ese puerto i el de Tabatinga, que es el último del Amazonas brasilero, se advierte, desde luego, lo oneroso que era para el Perú este primer contrato de navegación subvencionada, en el que las mayores ventajas las reportaba el Imperio vecino. Pero los principios de todas las cosas son siempre difíciles i costosos. El gobierno peruano necesitaba, precisamente facilitar la formación de una compañía de navegación en nuestro gran río i pagó caro ese principio, logrando en cambio estimular el trabajo i promover el comercio en nuestros distritos fluviales. »

« Por vencimiento del término, el contrato de que se viene hablando, cesó á mediados de 1858, i, en consecuencia, los vapores de la compañía brasilera, dejaron de venir á Nauta, con positivo perjuicio del comercio, que, comenzando á desarrollarse, necesitaba el vapor como elemento de su existencia. »

« Apercibido de esto el Supremo gobierno celebró en abril de 1859, un nuevo tratado con el Brasil, bajo el título de convención fluvial. » (1)

« Entre tanto, como los vapores brasileros llegaran sólo hasta el puerto de Nauta, fija siempre la atención del Supremo gobierno en el fomento del naciente comercio, desde el año 1853 había mandado construir en Estados Unidos los vapores «Huallaga» i «Tirado», destinados á llevar la navegación hasta el puerto de Yurimaguas en el río Huallaga; bien que tan previsora solicitud se malogró mui pronto, pues ambos vaporcitos se perdieron, en el año de 1856 á causa de su mala construcción, i de la incompetencia de sus conductores. »

« Por lo demás, la convención fluvial de 1859, más onerosa aún que la precedente, fué sustancialmente modificada en Río Janeiro, á 23 de octubre de 1863, entre el ministro de negocios extranjeros del Brasil i nuestro ministro residente en ese Imperio, para terminar los conflictos que tuvieron lugar á fines del año anterior, con nuestros vapores "Morona" i "Pastaza". Aunque el gobierno del Perú, ejercitando el derecho que se reservó por el Art. 12 de convención fluvial del 59, le puso término el año de 1863; las declaraciones de carácter general contenidas en los artículos 5.º i siguientes del protocolo de que se viene hablando le dán algo más que un interés histórico. »

« El acuerdo diplomático de 29 de setiembre de 1876, completa á su vez, tanto la convención fluvial de 1859, cuanto el protocolo de 23 de octubre de 1863, otorgándose en él recíprocas concesiones á favor de los buques peruanos i brasileros, para la navegación del río Iga ó Putumayo, i fijándose los derechos i reservas correspondientes, así á la república como al imperio. » (2)

« Finalmente, es un esfuerzo más hecho en pró de la navegación del

---

(1) La convención en referencia fué firmada en Lima el 28 de octubre de 1858, ratificada por el gobierno del Perú el 1º de abril de 1859 i canjeada en París el 27 de mayo de 1859.

(2) En 10 de octubre de 1891 ajustó el Perú con el Brasil un nuevo tratado de navegación, que fué canjeada en Lima el 18 de marzo de 1896 i que por haber sido ya denunciado por el Brasil caducará el 18 de mayo de 1905

Amazonas el supremo decreto de 17 de diciembre de 1868 por el que el gobierno del Perú abre la navegación de todos sus ríos á todas las banderas del mundo »

« Aunque este decreto, respondió á otro semejante expedido por el gobierno del Brasil, en 7 de setiembre de 1867; justo es poner constancia de que, á la iniciativa de aquel pensamiento eminentemente liberal i progresista, se anticipó el gobierno del Perú desde el año de 1853, según consta el Art 2 º del decreto de 15 de abril de ese año, i que originó una seria i delicada controvercia entre nuestro ministro de Relaciones exteriores, señor Tirado, i el representante entonces del Brasil, señor Cavalcanti de Alburquerque. »

« Los ensayos hechos en las dos navegaciones subvencionadas de que acaba de hablarse; manifestaron la necesidad de establecer en el Amazonas i sus afluentes una navegación verdaderamente nacional; i gobernando la República el gran mariscal Castilla, en el año 1861 á 1862, se mandó construir en los astilleros de Londres, cuatro vapores que se denominaron "Morona", "Pastaza", "Napo" i "Putumayo" para que se dedicasen los dos primeros á la navegación mercantil i los últimos al estudio i exploración del Amazonas i sus afluentes. »

« Estos buques comenzaron á llegar sucesivamente al Amazonas peruano á partir del año 1863, siendo el "Morona" el primero que hizo su entrada, al mando del capitán de fragata don Manuel Ferreiros. »

« El vapor "Pastaza" al mando del teniente 2.º don Nicolás Portal remolcando desde el Pará al bergantín inglés "Próspero", fletado en Inglaterra para conducir parte de los elementos necesarios á la organización del departamento fluvial, llegó el mismo año 1863 al puerto de Iquitos, lugar que desde entonces se designó como apostadero. »

« Pocos meses después, el 25 de mayo de 1864, llegaba á Iquitos la fragata "Arica" remolcada por el "Morona", conduciendo estos buques el resto de todos los materiales i demás artículos destinados al mismo objeto. »

« En noviembre de dicho año, hacian su entrada á Iquitos los exploradores "Napo" i "Putumayo", habiendo venido el primero remolcado desde el Pará por el "Pastaza" á causa de no tener éste aún armada su maquinaria. »

« Reunidos todos estos bnques en el apostadero de Iquitos, la comandancia general del departamento inauguró, el citado año 1864, la navegación nacional desde Tabatinga, límite del Imperio del Brasil, hasta el puerto de Yurimaguas, sobre el Huallaga, con los vapores "Morona" i "Pastaza" bajo una tarifa de fletes i pasajes bien meditada i equitativa. »

« Dos años después, en 1866, comenzaron en los vapores «Napo» i «Putumayo», los estudios de exploraciones i de reconocimientos del Amazonas i sus afluentes i el resultado de esos importantes trabajos ejecutados por nuestros oficiales de marina i por la comisión hidrográfica se consignan adelante »

« Así mismo comenzaban ya á lograrse los esfuerzos del Perú, por sus ricas regiones de Loreto. Estaba definitiva i regularmente establecida la navegación mercantil, por nuestros vapores nacionales; á su amparo se levantaba el comercio, reportando grandes beneficios en todo el litoral; i tanto la ciencia como la administración se enriquecían con el conocimiento de nuestros ríos interiores i sus productoras comarcas, resultado de los estudios que unos i otros hacían en las diversas exploraciones. »

« Al practicar la del río Tambo en el explorador «Napo», la Comisión hidrográfica declaró que este buque era inapropiado al objeto, i que se necesitaba un vapor de mayor fuerza i menor calado, para la exploración de los ríos que, como aquel, ofrecían poco fondo i corriente rápida. »

« Respondiendo á esta necesidad, el año de 1873 mandó el gobierno construir bajo la inspección del señor Tucker, otro vapor que llenase esas exigencias; pero el «Tambo», que tal era el nombre del nuevo vapor, no las llenó i fué destinado á otros servicios del departamento. »

« Los contingentes mensuales de 20 mil soles; que la caja fiscal de Lima remitía á Iquitos, sostenían el movimiento progresivo del departamento fluvial. »

« El 22 de marzo de 1877 el gobierno celebró con la llamada Compañía de Navegación fluvial peruana, el cuádruple contrato de venta de los cuatro vapores nacionales; navegación subvencionada; arrendamiento de la factoría i mutuo de los artículos navales del almacén; contrato que fué, sin duda alguna, mui oneroso i al que el intervantor fiscal puso término en 22 de marzo de 1880. (1) »

« Actualmente hacen el tráfico comercial i de pasajeros en el Amazonas dos compañías extranjeras, cuyos vapores vienen de Europa i el Brasil hasta Iquitos, i una nacional que hace la carrera entre Iquitos i el interior hasta Yurimaguas i otros ríos afluentes del Amazonas. »

« Una de las compañías es la inglesa, Booth i Ca., que cuenta con los vapores "Huáscar", ' Ucayali", "Napo" i "Yavarí", con los cuales hace un viaje mensual de Europa á Iquitos. »

« La otra compañía es la "Amazonas", brasilera, que hace el tráfico también mensualmente entre Pará é Iquitos, con los vapores "Paes de Carbalho" i "Joao Alfredo."

« Ambas compañías reciben pasajeros, correspondencia i carga para los puertos del Brasil i Europa, así como de esos puertos al de Iquitos. »

" Las lanchas á vapor se emplean en el tráfico comercial de las casas armadoras, en los ríos peruanos, i también admiten pasajeros. "

" Hai un vapor que hace el tráfico quincenal entre Iquitos i Yurimaguas, cuyo viaje redondo lo ejecuta en diez días: admite carga i pasajeros i conduce el correo de los departamentos de Amazonas, Cajamarca i Lima. " (2)

---

[1] Dictamen de la comisión informadora sobre la región fluvial de Loreto—Lima.—1886—página V.

[2] Anuario de Iquitos por el coronel Manuel Bedoya—Año 1905.

Las lanchas peruanas mercantes, que se hallaban matriculadas en Iquitos en diciembre de 1904, i que hacen viajes periódicos entre ese puerto i otros del Amazonas i sus afluentes ó del extranjero, son los siguientes:

NOMBRES	ARMADORES	Tonelaje	Avalúo £ e	Año de su construcción
Isabelita	Cecilio Hernández	10'000	1,700	1891
Ida	J. C. Arana i hermanos	46'418	2,600	1899
Sanango	B. Levy i Cia	119'960	6 500	1901
Amazonas	Luis F. Morei	81'180	5,000	1899
Callao	Manuel Ro ha é hijos	9'000	1,600	1899
Itecuahi	Comptoir Colonial Française.	64'410	4,000	1899
Perigne	Id. id. id	18,300	1,200	1899
Huallaga	Adolfo Morei	72,196	6,700	1900
Clara	Benasayag, Toledano i Cia	42 000	4 000	1899
Putumayo.	Larrañaga Arana i Cia	48'690	4,200	1893
Napo	Kahn & Polack	36'720	2,500	1899
César	Gregorio Delgado é hijo	31'700	3 500	1900
Lima	Benito Lores	13'970	1,500	1883
Inca	Juan C. Ramírez	8'200	2,100	
Yavarí	Adolfo Morei i Cia	16,560	2,700	1902
Louié	David Cazés	12,820	2,500	1901
Calla calla.	Meza i Brügmiann	6,000	1,000	1899
Arturo	Wesche i Cia	1,675	500	
Gallega	J. B. Boente i Cia	4,900	1,700	1896
Regalado	Marius E. Levy	34,000	1,000	1898
Emilia	Jacobo Toledano	5 300	500	1901
Witota	Julio C. Arana	.....	1,000	
Luz	Pinto Hnos	33'860	2,100	1903
Juanito	Kahn & Polack	4'000	1,000	1901
Chorrillos	Manuel Rocha é hijos	14'230	4,000	1903
Tarapoto	Luis F. Morei	40'000	1,800	1903
Mazán	Marius & Levy	6'000	1,400	
Serjalí	Gregorio Delgado é hijos	8'000	1,400	1903
Belmira III	Adolfo Morei	34'000	1,200	1903
Carlos	Ezequiel Burga Cisneros	3'000	500	1900
Yurimaguas	Adolfo Morei	85'310	9,500	1903
Huáscar.	J. Abenzur & Cia	2'000	600	
Augusta	Wesche i Cia	54'000	3,300	
				(1)

(1) Anuario de Iquitos, publicado por el coronel Manuel Bedoya—1905.

Los vapores del gobierno solo están dedicados al servicio oficial, sin embargo, conducen correspondencia i admiten pasajeros para dar facilidades al público. Los nombres de esos buques, que constituyen nuestra flotilla de guerra en el Amazonas, así como el lugar de su construcción i capacidad son los siguientes:

NOMBRES	Clase	Lugar i año de construcción	Eslora mts.	cms.	Manga mts.	cms	Puntal mts.	cmt
Iquitos	Lancha á vapor	Nantes Francia 1875	22	40	3	65	2	33
Cahuapanas	Id.	Argenteuil París	19	70	3	80	1	70
Amazonas	Id.	Poplar Londres 1893	19	28	3	66	1	45
Veloz	Id.	Harbour Hamburgo	14		3	20	1	80
Pachitea	Chata	Harbour Hamburg	14	50	3	20	1	30
Francisco Pizarro	Lancha á vapor (correo)	Thorneycroft Chiswich 1899	15		2	50	1	20
Manu	Bote á vapor	Glasgow Escocia	7		2	35	1	
América	Lancha á vapor	Liverpool 1904	123 piés		20 piés			

1832

Proyecto de navegación á vapor en el rio Huallaga, presentado á la junta departamental de Junin por su presidente. (1)

M. H. Junta:

La navegación por el Guayaga i Amazonas, tan deseada por los amantes de la prosperidad del Perú, tan útil para la exportación de sus preciosos frutos, tan necesaria para dar vida, actividad é impulso á su agricultura i comercio ya no será mirada como el sueño de un hombre de bien desde que

(1) Este documento es de gran interés histórico, por representar el primer esfuerzo hecho en el Perú para establecer la navegación á vapor en el Amazonas i porque él originó la tan importante lei de 21 de noviembre de 1832 sobre erección del departamento de Amazonas i establecimiento de un astillero en Nauta.

dos vocales beneméritos de esta M. H. Junta la han promovido con un ardor verdaderamente patriótico, i desde que han puesto en ejercicio su ilustrado é infatigable celo, por allanar los estorbos mas bien imaginarios que físicos de esta grandiosa empresa. Pedro Orellana la había tentado ya con feliz éxito, por el Napo, hasta el cabo del Norte en la costa de Guayana; i hacen dos siglos que Francisco Texeira había surcado el caudaloso Marañón desde el Pará hasta las cercanías de Quito. La dificultad desaparece á presencia de los hechos; i lo que otro hombre ha practicado no es imposible. El que suscribe este memorial no hablaría á la M. H. Junta con tan decidida firmeza, sino se la hubiese exitado la invitación de su digno presidente, i no hubiese datos recientes de que el Guayaga es tanto ó más practicable que el Napo.

El que suscribe está mui lejos de presumirse sabio; pero le asisten conocimientos en la materia, adquiridos á costa de caudal i de fatigas: i se creería un transgresor del amor que ha jurado á esta patria adoptiva, si no le prestase en acción tan señalada, uno de los más importantes servicios que hoi demanda i necesita. Ella se vé en angustias, poseyendo inmensos tesoros, no solo en los recursos de sus codiciadas minas, más también i aún mejor en la misma superficie de su fértil terreno. Para aliviarla es preciso explotarlos, i prepararle conductor de fácil circulación. La naturaleza misma le ha presentado estos recursos en los caudalosos ríos que la bañan; pero que por desgracia si no son desconocidos, se les quiere mirar como fuera de obra en el sistema de la creación, i como inútiles, i aún perjudiciales al estado social Desvanecer estas dificultades es el único objeto que se propone el que subscribe. Será colmada su gloria, cuando vea que abandonado á sí mismo, i aún desdeñado en su proyecto por la representación nacional, ha facilitado gran copia de estimables materiales al ebanista, al químico, al herbolario, i farmacéutico, i á todos los profesores de los distintos ramos de ciencia natural. A este premio únicamente aspira el que suscribe. No fué otro el que se propuso cuando en el año de 28 solicitó la protección del gobierno ante el congreso general constituyente, ni es otro el que hoi intenta al presentarse ante la mui honorable representación del más rico i del mas desgraciado departamento del Perú. Le basta hacerla conocer que á sus esfuerzos son debidos 33 embarcaciones

sútiles, cargadas de las producciones de ambas márjenes del Guallaga, que en agosto i setiembre del año último han arribado al puerto de su hacienda de Cocheros. Es infinitamente pequeña, en la balanza del comercio la ventaja que debe haber producido al país este miserable tráfico, pero comparado con la absoluta intermisión en varios años, i con el estímulo que para el presente ha recibido en el pasado, es preciso ignorar aún los primeros elementos de la ciencia económica para no asegurar un producido inconmensurablemente cuantioso en progresión futura.

Permítase al que suscribe holgarse en tan alagüeña perspectiva; i concédasele también el placer de hacer justicia á los beneméritos peruanos don Doroteo de Arévalo i don Romualdo de Rivera. El primero subprefecto de la provincia de Mainas i el segundo cura de Tarapoto, han trabajado con tesón sin ejemplo, en cooperar con sus ideas provechosas á la patria; i ahora que la mui honorable junta se ocupa en su proyecto, están ellos trabajando en otra expedición mucho más numerosa i productiva. Quizá en este momento en que los tres de consuno á tan larga distancia, nos afanamos por la prosperidad del Perú, la honorable junta va á cumplir las irrevocables leyes del destino, sancionado un acuerdo tan fecundo en resultados prósperos, como lo ha sido la *acta de navegación* para la Gran Bretaña. ¿Qué se pide? Ni brazos ni dinero. Nada más que leyes protectoras, i todo es hecho protejiéndose la navegación por el Guayaga. La de Orellano hasta el Atlántico fué protegida por sí misma; por su valor; por las necesidades que satisfizo, i por los goces que produjo. No sea esta la ocasión de renovar objeciones dictadas por una mezquina economía, el contrabando. Este será siempre impracticable en ríos cuya necesaria confluencia con el Guayaga ó Amazonas, nos presentan á cada paso gargantas de tránsito precisas en que puedan establecerse resguardos. Es necesario una suma ignorancia de la topografía del país para considerar insuperable este obstáculo, i aún caso que lo fuese de pronto, por no haberse tomado las nociones prácticas del terreno, bastaría reflexionar que pueblos que tienden á la civilización, necesitan conocer que esta movilidad produce un aumento de vida; i que fracciones infinitísimas perdidas en cinco ó diez años, producen masas

cuyo peso i valor es ya mui fácil reducir á un cálculo exacto i aproximado.

Este impedimento civil es removido por sí mismo, como lo es el político de la comunicación con otro estado, el de el Brasil. ¿Qué tendría que pretender aquel estado contra el nuestro? ¿Posesionarse de una parte de su territorio? ¿Para qué? ¿No poseemos más de lo necesario? ¿I aún cuando intentase invadirnos, se desconoce la ventaja de navegar á las aguas sobre la de remar contra el viento i corriente? ¿No hai puertos marcados para establecer que con un cañón de á 24 deshiciesen una escuadra? No se hable de este punto que no merece la atención de hombres de juicio. Convirtamos la nuestra hacia los obstáculos que presenta la naturaleza; i consideremos que ésta cede las más veces al tesón i constancia del hombre. Las embravecidas hondas del norte han cedido á la perseverante laboriosidad de los holandeses, ¿i las dulces aguas del Guayaga serán más rebeldes á la laboriosidad de los peruanos? No son mui numerosas ni insuperables las dificultades que al paso se presentan: 33 barquichuelos las vencieron el año anterior, i más de 60 las han de superar desde agosto á octubre de este año.

La primera se ofrece en el antiguo embarcadero de Cocheros hasta el Tingo, ó confluencia del Coyumba. Las piedras sueltas diseminadas en el río hacen difícil el paso, por el espacio de cien toezas, ó á lo más ciento cincuenta, en que el choque de las aguas las hace entrar en las canoas que deben pasar descargadas para no averiar las mercaderías. No sería mui difícil ni de mui grande costo el allanar este paso, si el interés individual hallase estímulo.

2º—Cachiguañusca ó Sal muerta, es un recodo al lado izquierdo, que por la peñolería del derecho angosta el álveo del río, de manera que para evitar se humedezca el cargamento, es preciso pasarlo por este lado, mientras las canoas suben por el estrecho, i bajan á medio canal.

3º—Entre el Coyumba i Monzón se halla el mal paso de Durán, que á lo más tendrá treinta varas. Peñas esparcidas en el álveo del río batidas por el agua agitada del viento en dirección contraria á la corriente, exponen casi siempre las mercancías, á ser mojadas dentro de las canoas, que es preciso hacer subir por medio de cables formados de bejuco.

4º—Rumiuchcun, ó Piedra agujeriada, unas cincuenta le-

guas antes de Sión, es un recodo al lado izquierdo con peñas sueltas al derecho, el cual es casi intransitable por la impetuosidad de las aguas. Las canoas suben pegadas al codo cuyas escabrosidades i prominencias sirven de puntos de apoyo para impelerlas hacia arriba. La bajada es facilísima por el mismo centro del canal, por donde pueden descender veinte canoas de frente sin riesgo alguno.

5º—Sabaloyacu, ó Aguas del peje sabalo, abajo de Sión, á ocho leguas de Guagin i dos de la Puna, es un recodo al lado izquierdo en que baten las aguas con sumo ímpetu. En el derecho las peñas sueltas en que chocan i se elevan las aguas no dan paso; es preciso que las canoas suban pegadas al codo, esperando ciertos momentos en que se amansa la corriente; i la carga que no debe mojarse se hace pasar por tierra, en la que hai un camino excelente. La bajada no carece de peligro, por la gran velocidad de las aguas, i la necesidad de pegarse mucho al codo. Sin embargo, disminuye mucho el riesgo el buen camino de tierra, i el corto espacio por agua; pues no excede en la parte más peligrosa, á doce varas, i en su totalidad no pasa de cuarenta.

6º—A dos leguas de Chapaga, hai un mal paso que podría llamarse el Salto, porque lo hai en efecto. Su mayor elevación será de doce á quince piés, que suben las canoas sin carga, tiradas por sogas de bejucos, mientras estas se hace pasar por tierra. El riesgo es mui pequeño en la subida, en la bajada ninguno. Es de advertir, que esta cascada se forma sobre una gran loza situada á la margen izquierda del río, i que en todo el resto de su caja están diseminadas varias peñas, siempre bañadas de agua aún en los veranos más fuertes.

7º—Chomia, ó Mal paso, considerado antes, i aún por muchos en el día, como absolutamente intransitable, es uno de los menos peligrosos, por no decir enteramente sin riesgo. Se halla situado á corta distancia más abajo de Chapaga, i consiste en un recodo del lado derecho, i peñolería suelta á la izquierda. Las canoas lo pasan recostándose á este lado donde se forma un remance.

8º—Barqueros, tres leguas antes de Chasuta, es un remolino ó sumidero, que varía de locasión desde el cerro hacia las márgenes izquierda ó derecha: la experiencia ha en-

señado el modo i tiempo de evitar el peligro, según la dirección é impulso que se comunica á las canoas. Así es que nunca se experimenta una desgracia.

9º—Pongo-chomia, entre Chasuta i Orimalisas, son dos peñascos que estrechan mucho el canal, i se levantan olas que hacen temible el paso: con un poco más de resolución no desembarcaría la gente para tirar la canoa con sogas de bejuco; pues que sólo el impulso de la corriente es lo que les hace temer este paso; pero nunca desembarcan el cargamento.

10.—Huacamayo, filtimo mal paso para llegar á la Laguna, está después de haber pasado Chasuta. Consiste en peñascos que forman un cordón por el medio del río, que camina bastante encajonado como un espacio de tres leguas. Sin embargo, las canoas navegan cómodamente i sin riesgo, por cualquiera de los lados del cordón, sin otro temor que el de las olas que suelen levantar al establecerse la brisa, la que hace siempre olas grandes.

Después de Huacamayo, ya no hai que experimentar otra clase de dificultades que los arrastraderos que corren.

Puestos en Laguna, ya podemos decir que nos hallamos á las márgenes del Atlántico: tal i tan grande es el caudal de aguas, que bajan hasta la frontera goletas de catorce toneladas. De la frontera al río Negro, guarda costas de veinte ó treinta. I en la barra de este río bergantines de catorce cañones que han subido desde el gran Pará, situado á las riberas del océano Atlántico del Sur. Aunque á la margen derecha del Guayaga no se halla población alguna, la izquierda es sobradamente poblada para llevar adelante la empresa i favorecer el aumento de la población; pues aunque de este lado, se encuentran salinas á menudo, del opuesto las hai inmensas, que llaman una numerosa concurrencia para su exportación. El primer cerro que las contiene se halla á un día de camino del río, pasando Uchisa, antes de llegar á Tocachi, i el Pihuán, al lado opuesto entre Guagin i Chapaga, sólo dista cuatro ó seis leguas del río. ¡Cuántas riquezas, cuántos recursos inutilizados por falta de protección i de estímulo! Como las fuerzas atractivas que crecen en razón de las masas, así la grandeza de las naciones crece i se aumenta á proporción de los recursos que se manejan i se hallan. Así la navegación por el Guayaga nos facilitará

otros ríos navegables que le tributen sus aguas, i que puedan aumentar nuestras riquezas, también son entre los más conocidos de la margen derecha el Tulumayo grande ó desagüe del Mairo, i el Ucayali chico por las inmediaciones de Orimahuas. De la margen izquierda á Monzón, el Agua de infieles ó Aucayaco, Santa Catalina, Lujama, que sube á Pachisa, Santa Martayacu, Pucayacu, ó Agua colorada, Pucará chico i Moyobamba, donde se halla Balsapuerto el único habilitado en estos ríos.

No resta pues, otra cosa sino que la representación nacional convencida de la inmensa utilidad que ha de reportar la república de la navegación por ellos, extienda una ojeada bienhechora para traer empresarios naturales ó extranjeros que hagan las anticipaciones que ella exija, i sobre todo que dicte leyes liberales conformes á nuestras instituciones, i á las actuales exigencias de la patria. Nadie mejor que esta M. H. J. se halla al cabo de las utilidades de la empresa i que al departamento de Junín importa más que á ningún otro, que las mociones de los señores Lago i Caballero no sean echadas en olvido.

La M. H. Jnnta sabrá elevar al congreso el acuerdo que dicte en la materia, con aquel tino que dirige sus medidas, i con aquella constancia i energía que logre ver coronadas sus fatigas. En tanto que la voluntad nacional lo sanciona, el que suscribe se gloriará de haber trabajado el primero de todos en hacer notoria la practicabilidad de esta navegación, i en haberla promovido desde el año 28, i no haberse ostigado con la repulsa; en haberla planteado de un modo mui notable el año pasado de 31, en mantener comunicaciones dispendiosas, para doblarla en este año, i en haber puesto al conocimiento de la M. H. Junta i del público las nociones prácticas, que ha cuidado de adquirir á esfuerzos de su celo por la prosperidad de su patria adoptiva i la cuna de sus hijos.

Quiera la M. H. Junta, quiera la representación nacional, acoger con agrado los más ardientes votos de—*Sebastián Martins.*—Huánuco i julio 18 de 1832. (1)

---

[1] "El Conciliador" —Tomo III—N.° 75. —Setiembre de 1832.

1832

Se ordena el establecimiento de un astillero en un punto cercano á la confluencia del Ucayali i Marañón.

Véase la lei de 21 de noviembre de 1832 que corre en la página 17 del tomo 1.º de esta colección.

1833

Navegación por vapor en el Huallaga i Marañón.

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA

En vista del proyecto que don Sebastián Martins, presentó al Congreso General Constituyente sobre la navegación por el río Huallaga en buques de vapor; i del acuerdo de la mui honorable junta departamental de Junín promoviendo esta misma empresa, ha dado el siguiente

Decreto:

Se concede amplio permiso para exportar por el Huallaga hasta el Pará, los frutos naturales é industriales del Perú, eximiéndolos á exepción del oro i plata de toda pensión i derechos, igualmente el privilegio esclusivo por el mismo término para el establecimiento de buques de vapor que naveguen por el Huallaga i Marañón hasta el Océano; i la excepción de todo alistamiento militar, ú otra pensión que distraiga de sus labores á los actuales habitantes de esos territorios, ó á los que posteriormente vengan á establecerse en ellos.

Comuníquese al Poder ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento, mandándolo imprimir, publicar i circular.—Lima, diciembre 22 de 1832.—Manuel Tellería, presidente del senado.—José María de Pando, presiden-

te de la cámara de diputados.—José Gregorio de la Mata, senador secretario.—José Goicochea, diputado secretario. Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, febrero I° de 1333.—Guárdese, cúmplase i publíquese.—Rúbrica de S. E.—P. O. de S. E.—(1)—Martínez. (2) (3)

1841

Concediendo privilegio por 10 años á don Marcelo Pereira Ribeiro para navegar con buques á vapor el Amazonas peruano i sus afluentes.

EL CIUDADANO AGUSTIN GAMARRA

GRAN MARISCAL, RESTAURADOR DEL PERÚ, BENEMÉRITO Á LA PATRIA EN GRADO HERÓICO I EMINENTE, CONDECORADO CON LAS MEDALLAS DEL EJÉRCITO LIBERTADOR DE JUNÍN, DE AYACUCHO I ANCACHS, CON LA DE RESTAURADOR POR EL CONGRESO GENERAL, GENERALÍSIMO DE LAS FUERZAS DE MAR I TIERRA I PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA PERUANA, ETC. ETC.

Considerando:

Que para promover la navegación por vapor en el río de Amazonas i sus confluentes es necesario proporcionar facilidades i ventajas que indemnicen á los empresarios de los gastos preparatorios i quebrantos que experimentan en toda empresa nueva.

Decreta:

1°—Se concede al ciudadano brasilero don Antonio Marcelino Pereira Ribeiro, el privilegio exclusivo de navegar por buques de vapor ú otros de superior invención en el río Amazonas, en la parte que corresponde al Perú i todos sus confluentes.

---

(1) Gran Mariscal Agustín Gamarra.
(2) Don Andrés.
(3) Colección de Leyes, Decretos i Ordenes del Perú.—Tomo 4°—pag. 297.—N. 146,

2°—Este privilegio durará por el término de diez años contados desde que se presente en dichos ríos uno ó más buques de vapor pertenecientes á dicho Ribeiro, ó á quien lo represente. Si fenecido este plazo, tuviere el gobierno que hacer algunas alteraciones al privilegio, en vez de darlo por concluido, las hará conocer al privilegiado, para preferirlo á otro cualquiera si le conviniere continuar con las mismas condiciones, ó para que retire sus establecimientos.

3°—Los buques de vapor llevarán el pabellón brasilero ó peruano aún cuando el privilegiado forme una compañía en la que entren capitales de individuos de otras naciones.

4ª—Estos buques quedan exentos de toda especie de derechos de puerto, muellaje, tonelaje i otros impuestos sobre el casco.

5°—Los efectos de importación i exportación conducidos en dichos buques, pagarán los derechos estipulados en los convenios que arreglen las relaciones mercantiles del Perú con el Brasil por aquella frontera: más en el caso de que no existieren esas estipulaciones especiales, pagarán solamente la mitad de los derechos designados en la tarifa general de aduanas á la pedrería fina, alhajas de oro i plata, seda en rama, tejidos de la misma materia i los finos de lana, lino i algodón;

6ª—Será lícito á los buques de la compañía, cortar en terrenos baldíos, madera para su combustible, ó abrir minas de carbón i aprovecharse de ellas.

7ª—Los buques de la compañía conducirán gratuitamente la correspondencia tanto oficial como de particulares, que fuere puesta á su bordo.

8.°—Si para evitar á dichos barcos toda demora que pudiere causarles la verificación de los efectos que condujeren i su calidad para el pago de los derechos, fuere mejor llevar á su bordo un oficial de la aduana que le practique en todos los puntos que toquen, en ese caso su pasaje i mantención será gratuito.

9ª—Este privilegio qudará sin efecto si el interesado no presentare al menos un buque de vapor, en dichos ríos dentro de tres años contados desde esta fecha.

El Ministro de Estado del despacho de Gobierno i Re-

laciones Exteriores queda encargado del cumplimiento de este decreto, i de mandarlo imprimir, publicar i circular.

Dado en la casa de Gobierno en Lima á 6 de Julio de 1841.

AGUSTÍN GAMARRA.

Manuel Ferreiros (1)

1851

Convención i artículos separados sobre comercio i navegación fluvial entre la república del Perú i su majestad el omperador del Brasil, firmada en Lima el 23 de octubre de 1851 i ratificada por el presidente del Perú el 1º do diciembre del mismo año.

En el nombre de la Santísima é individua Trinidad:

LA REPÚBLICA DEL PERÚ I S. M. EL EMPERADOR DEL BRASIL igualmente animados el deseo de facilitar el comercio i navegación fluvial por la frontera i ríos de uno i otro Estado, han resuelto fijar, por una convención especial, los principios i el modo de hacer un ensayo que dé á conocer mejor sobre qué bases, i condiciones deberá estipularse después definitivamente ese comercio i navegación, i con tal fin han nombrado sus respectivos plenipotenciarios, á saber:

S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ al señor D. BARTOLOMÉ HERRERA, ministro de estado en el despacho de gobierno i encargado interinamente de relaciones exteriores;

I S. M. EL EMPERADOR DEL BRASIL, al señor DAURTE DA PONTE RIBEIRO, de su concejo, comendador de la ordende Cristo i enviado extraordinario i ministro plenipotenciario cerca de las repúblicas del Pacífico: los cuales, después de haber canjeado sus plenos poderes, que hallaron en buena i debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

---

(1) "El Peruano "—Tomo 8º— Núm, 9

ARTÍCULO I

La República del Perú i S. M. el Emperador del Brasil, deseando promover respectivamente la navegación del río Amazonas i sus confluentes por barcos de vapor, que, asegurando la exportación de los inmensos poductos de esas vastas regiones, contribuyan á aumentar el número de sus habitantes i á civilizar las tribus salvajes, convienen en que las mercaderías, productos i embarcaciones que pasaren del Perú por la frontera i ríos de uno i otro Estado, estén exentos de todo i cualquier derecho, impuesto ó alcabala, al que no estuvieren sujetos los mismos productos del territorio propio, con los cuales quedan del todo igualados.

ARTÍCULO II

Conociendo las altas partes contratantes cuan dispendiosas son las empresas de navegación por vapor i que ninguna utilidad podrá dar en los primeros años á los empresarios la destinada á navegar en el Amazonas desde su desembocadura hasta el litoral del Perú, que debe pertenecer exclusivamente á los respectivos Estados ribereños, convienen en auxiliar durante cinco años con una cantidad pecuniaria la primera empresa que se establezca, la cual cantidad no bajará de veinte mil pesos anuales por cada una de las altas partes contratantes; pudiendo una aumentar dicha suma, si así conviniere á sus intereses particulares, sin que la otra parte esté obligada á contribuir con igual aumento.

En artículos separados se declararán las condiciones á que deberán sujetarse los empresarios por las ventajas que se le conceden.

Los demás estados ribereños que, adoptando los mismos principios, quisieren tomar parte en la empresa bajo las mismas condiciones, contribuirán también á ella con alguna cuota pecuniaria.

ARTÍCULO III

Las dos altas partes contratantes se obligan á entregarse mutuamente los incendiarios, piratas, asesinos alevosos, falsificadores de letras de cambio, escrituras ó monedas, quebrados fraudulentos, tesoreros ó depositarios públicos i

otros reos de crímenes atroces, cuando sean reclamados por el gobierno de la una nación á la de la otra, con copia certificada de la sentencia definitiva, dada contra los reos por el tribunal ó juez competente. Sin embargo, aún antes de pronunciarse la sentencia definitiva, la una de las dos altas partes contratantes podrá pedir á la otra la prisión de cualquiera de los reos de los indicados delitos, i se accederá á este requerimiento, siempre que se presenten pruebas tales que, á juicio de los tribunales de la nación en que se hallare el reo, puedan dar mérito á que se ordene su prisión, bien que no podrá permanecer preso por más de un año, pasado el cual será puesto en libertad, sin perjuicio del derecho de pedir su extradición cuando se haya pronunciado la sentencia condenatoria. Los gastos de la prisión i extradición serán pagados por el Estado que las solicite.

ARTÍCULO IV

Atendiendo las altas partes contratantes á la peculiar circunstancia de ser limítrofes por una larga i desierta frontera donde tienen guarniciones militares, convienen en que los desertores del ejército ó de la marina, que pasaren del Perú al Brasil ó del Brasil al Perú sean mutuamente entregados á los respectivos comandantes ó á las autoridades de la frontera que los reclamaren. Más á los desertores así restituidos se les aplicará siempre la pena inmediata más suave, señalada en las respectivas ordenanzas al delito de deserción.

ARTÍCULO V

No se permitirá la introducción de negros esclavos del Perú al Brasil, ni del Brasil al Perú. Los que pasaren de uno á otro Estado fugados ó conducidos furtivamente, serán devueltos al Estado de donde hayan salido.

ARTÍCULO VI

Las dos altas partes contratantes se obligan respectivamente á no permitir que los indígenas sean arrebatados i conducidos del territorio de la república del Perú al imperio del Brasil, ó del territorio de éste á la republica del Perú; i

los que fueren llevados de este modo violento, serán restituidos á las respectivas autoridades de la frontera luego que sean reclamados.

ARTÍCULO VII

Para precaver dudas respecto de la frontera mencionada, en las estipulaciones de la presente convención, aceptan las altas partes contratantes el principio *uti possidetis*, coforme al cual serán arreglados los límites entre la república del Perú i el Brasil; por consiguiente reconocen, respectivamente como frontera la población de Tabatinga, i de ésta para el norte la línea recta que vá á encontrar de frente al río Yapurá en su confluencia con el Apaporis, i de Tabatinga para el Sur el río Yavarí, desde su confluencia con el Amazonas.

Una comisión mixta nombrada por ambos gobiernos reconocerá conforme al principio *uti possidetis*, la frontera, i propondrá, sin embargo, los cambios de territorio que creyere oportunos para fijar los límites que sean más naturales i convenientes á una i otra nación.

ARTÍCULO VIII

Las altas partes contratantes estipulan que los artículos I, II, III, IV i V de esta convención, tengan vigor por espacio de seis años, que pricipiarán á correr desde el canje de las ratificaciones; i pasado este término susbsistirá durante las negociaciones para su renovación ó modificación, ó hasta que una de las altas partes contratantes notifique á la otra la cesación de dichos artículos.

ARTÍCULO IX

La presente convención será ratificada por las altas partes contratantes, i las ratificaciones serán canjeadas en Río Janeiro en el plazo de un año, ó antes si fuere posible. [1]

En fé de lo cual Nos, el plenipotenciario de la república del Perú i el de S. M. el Emperador del Brasil, en virtud de nuestros plenos poderes, firmamos la presente convención, poniendo en ella nuestros sellos.

---

[1] El cange de las ratificaciones de esta convención tuvo lugar en Rio Janeiro el 18 de octubre de 1852.

Hecha en la ciudad de Lima, á los veinte i tres días del mes de octubre del año del Señor de mil ochocientos cincuenta i uno.

(L.S.) BARTOLOMÉ HERRERA.

(L. S.) DUARTE DA PONTE RIBEIRO.

ARTICULOS SEPARADOS

Para mayor explicación del articulo II de la convención firmada en este día, las altas partes contratantes convienen además en los artículos siguientes:

ARTÍCULO I

Los empresarios de la navegación por vapor, de que trata el articulo segundo de la convención celebrada en esta fecha, deberán sujetarse á las condiciones siguientes:

1ª En el primer año harán los barcos de vapor tres viajes: en el segundo cuatro i en el tercero, cuarto i quinto seis viajes por lo menos. Cuando no pueda hacerse este número de viajes por circunstancias provenientes de la larga distancia, de la obstrucción del río, de experimentos para su navegación, de falta de combustible, ó de otras graves razones, recibirán los empresarios únicamente cinco mil pesos por cada viaje que hicieren en el tercero, cuarto i quinto.

2ª Conducirán gratuitamente las valijas del gobierno i del correo, i las entregarán en los lugares ribereños por donde pasaren hasta el término de su viaje.

3ª También llevarán gratuitamente en cada viaje hasta cuatro empleados civiles, militares ó eclesiasticos que fueren en servicio de cada gobierno; los equipajes de estas personas, que deben ser iguales á los de cualquier pasajero, i las cargas que cada gobierno por su parte quiera trasportar, no pasando de dos toneladas.

4ª Estarán obligados á llevar en los barcos de vapor ó á remolque las tropas, las municioues, los presos i los géneros que los dos gobiernos quisieren enviar, mediante una gratifi-

cación equitativa, que se fijará cuando la experiencia hubiese demostrado el monto del gasto necesario para efectuar este servicio.

5ª La empresa convendrá con ambos Gobiernos sobre los respectivos puntos del río Amazonas ó Marañón hasta donde deberán navegar los barcos de vapor i sobre los puertos en que han de tocar; i se sujetará á los reglamentos fiscales i de policía, no obstante la exención que ha de gozar de toda clase de impuestos.

ARTÍCULO II

Se concederá á la empresa por cada uno de los Gobiernos, la propiedad de un cuarto de legua cuadrada en los lugares donde fuere preciso establecer su depósito de combustible, no perteneciendo á particulares el terreno; pero perderá dicha propiedad si no cumpliere durante los cinco años las condiciones señaladas. Podrá cortar en terrenos baldíos madera para combustible, i abrir minas de carbón de piedra i aprovecharse de ellas.

ARTÍCULO III

Los agentes del gobierno imperial con los del gobierno peruano, debidamente autorizados, contratarán la Empresa en los términos indicados en estos artículos.

Los empresarios convendrán con los dichos agentes en el modo i el lugar en donde han de recibir las correspondientes cantidades. Ambos gobiernos velarán en sus respectivos territorios sobre la observancia de las condiciones ajustadas.

ARTÍCULO IV

Los presentes artículos separados tendrán la misma fuerza i valor que si se hallasen insertos palabra por palabra en la convención firmada en esta fecha.

En fé de lo cual Nos, el Plenipotenciario de la REPÚBLICA DEL PERÚ i el de SU MAGESTAD el Emperador del Brasil, firmamos los presentes artículos separados, en Lima á los veinte i tres días del mes de octubre del año del Señor de mil ochocientos cincuenta i uno.

(L. S.)—BARTOLOMÉ HERRERA.

(L. S.)—DUARTE DA PONTE RIBEIRO. (1)

[1] Tratados del Perú por Aranda—Tomo segundo - Páginas 514 á 519.

1853

Se permite, como una gracia expontáneamente concedida, el curso de los vapores de don Juan Evangelista Sousa por las aguas del Amazonas peruano.

Lima, 20 de enero de 1853.

Al excelentísimo señor ministro de relaciones exteriores del Brasil.

Excelentísimo señor:

Tengo la honra de dirijirme á VE. por expresa determinación de este gobierno, para participarle que ha sido plausible saber por comunicación de don Evaristo Gómez Sánchez, nuestro cónsul general, encargado de verificar el cange de las ratificiones del tratado celebrado en esta capital en 23 de octubre de 1851 con el señor Da Ponte Ribeiro, enviado extrardinario i ministro plenipotenciario de Su Majestad el Emperador, que dicho cange se verificó en Río Janeiro á 18 de octubre del año próximo pasado.

Al mismo tiempo me participa dicho comisionado haberse concedido por el gobierno de Su Majestad un privilegio en favor de don Juan Evangelista Sousa para el establecimiento de una empresa de navegación por vapor á lo largo del Amazonas, bajo las estipulaciones de un contrato celebrado con autorización de Su Majestad, aprobadas en su decreto de 30 de agosto del año anterior.

Dicho privilegio establece el curso de las líneas que deben explotarse por la empresa: La primera desde la ciudad de Belén, capital de la provincia de Pará, hasta el pueblo de la embocadura del río Negro, capital de la provincia de Amazonas; i la segunda continuará desde esta última ciudad hasta Nauta, lugar de la ribera del Perú.

El establecimiento de dicha navegación por vapor en Amazonas es un punto convenido en el artículo 2º del tratado: así como la seguridad de una subvencion de veinte mil

pesos anuales por cada uno de los gobiernos i por el espacio de cinco años en favor de la empresa que deba hacer este servicios: condiciones por tanto que este gobierno está en el caso i deseoso de cumplir.

Sabedor, pues, este gobierno, de haberse celebrado un contrato con el ya expresado don Juan Evangelista Sousa, es oportuno que yo participe á VE. que, como según el artículo 3° de los adicionales del tratado, los contratos para la navegación deben hacerse por agentes debidamente autorizados por ambos gobiernos, habiendo el gobierno de Su Majestad iniciado la formación de una empresa al efecto, i haciendo también referencia á la navegación sobre la parte del litoral perteneciente al Perú, movido sin duda por el deseo de anticipar la consecución de los grandiosos objetos á que ella está destinada, este gobierno no puede dejar de esperar que el de V. E. se dignará hacer conocer á la empresa organizada en Río Janeiro que por lo que respecta al litoral peruano las condiciones de la navegación, su curso i extensión i las obligaciones relativas al Perú, no podrán considerarse existentes ni eficaces sino por los cinco años convenidos en el tratado i mediante la celebración de un arreglo ó contrato con este mismo gobierno de donde nazcan estas obligaciones.

No apareciendo hasta ahora qne nuestro cónsul general comisionado don Evaristo Gómez Sánchez haya intervenido en el convenio, i creyendo que á la fecha no se encuentra ya en Río Janeiro, V. E. reconocerá cuán oportuno es hacerle esta anticipación en beneficio de la realización de esa navegación interior que largo tiempo ansía por una protección decidida i eficaz de parte de los estados que participan de esas aguas fluviales, destinadas á abrir al mundo nuevos objetos de especulación i de tráfico i de proporcionar al comercio i á la civilización un campo más para sus esfuerzos.

Entre tanto como según avisos del mismo cónsul general, el primer viaje de los nuevos vapores pudiera verificarse el mes de mayo próximo, *este gobierno para evitar inconvenientes en el curso de ellos i para contribuir á la importante mira que están destinados á cumplir, mientras llega el caso de arreglar las condiciones obligatorias de esa navegación sobre un libre contrato por su parte*, como ya lo he expresado á US. i según los compromisos contraídos en el tratado, *ha creído deber ordenar como una facilidad expontáneamente conce-*

dida entretanto á la navegación, que las autoridades que ejercen jurisdicción en esas riberas permitan el curso de los vapores en las aguas correspondientes del Perú, i que les señalen los puntos en donde deban tocar, hasta verificarse el arreglo á que deba sujetarse definitivamente esa navegación, mediante el contrato que por cinco años debe celebrar este gobierno según lo estipulado, i que espera se dignará V. E. se ofrezca á su libre aceptación por los dueños de la empresa creada bajo la autoridad de Su Majestad el Emperador.

Con sentimiento de la más distinguida consideración, tengo el honor de ser de V. E. atento i obediente servidor.

JOSÉ MANUEL TIRADO. (1)

CONTRATO DE NAVEGACIÓN ENTRE EL GOBIERNO BRASILERO I DON JUAN EVANGELISTA SOUSA Á QUE SE REFIERE LA ANTERIOR NOTA.

Concédese á Juan Evangelista Sousa, privilegio exclusivo, por 30 años, para la navegación por vapor en el río Amazonas.

Tomando en consideración lo que me ha expuesto Juan Evangelista Sousa, solicitando la facultad de formar una compañía para establecer la navegación á vapor en el Amazonas; he tenido por conveniente, conforme al párrafo 1o. del artículo 2o. de la lei N. 585 de 6 de setiembre de 1850, concederle, para dicho objeto, el privilegio exclusivo durante treinta años, bajo las condiciones que siguen á este decreto, i van designadas por Francisco González Martins, de mi Consejo, Senador i Ministro de Estado de los negocios del Imperio: quedando no obstante el contrato sujeto á la aprobación del Cuerpo Legislativo, por exención de derechos de que trata la primera parte de la condición 8a. El mismo ministro lo tendrá así entendido i lo hará cumplir.—Palacio de Río de Janeiro, 3o. de agosto de 1852: 31o. de la Independencia i del Imperio. — Rúbrica de S. M. el Emperador—Francisco González Martins.

Condiciones á que se refiere el decreto de esta fecha i con las cuales se contrata con Juan Evangelista de Sousa la navegación por vapor del río Amazonas:

1a. El empresario se obliga á formar en el término de 3 meses, contados desde la fecha del contrato, una compañía, con el capital, nunca menor de 1,200 contos; cuyo destino será fomentar la navegación de vapores en las dos líneas de que trata la segunda condición.

---

(1) Registro Oficial.—Tomo 3°. —Número 5.—Página 41.

No verificándose la formación de la compañía en el plazo indicado, el empresario incurrirá en la multa de diez contos de reis i en la pena de quedar el contrato sin efecto.

2a. Principiará la primera línea de navegación desde la ciudad de Belén, capital de la provincia del Pará; é irá hasta el pueblo de la Embocadura del río Negro, capital de la provincia del Amazonas; la segunda continuará desde esta capital i llegará á Nauta lugar de la República del Perú. En ambas líneas los vapores tocarán en los puertos intermedios que fueren designados en los reglamentos del gobierno de acuerdo con la compañía; i en ese lugar se establecerá también el tiempo de detención en cada uno de ellos: salvo las modificaciones dictadas por la convención pública i la experiencia, con arreglo á los intereses de la empresa.

3a. El gobierno concede á la compañía el privilegio exclusivo, por 30 años, para que ella sóla tenga empresa de navegación de vapor entre los puntos designados en el artículo anterior: además de esto en los primeros quince años le suministrará un subsidio anual de ciento i setenta contos de reis, para el servicio de la primera línea, repartido por el número de viajes redondos, teniendo lugar el pago en fin de cada uno de ellos, de la cuota que le corresponda ya sea en esta Corte ó en la provincia del Pará, á la voluntad de la compañía.

4a. Para el servicio de la segunda línea recibirá la compañía el subsidio que diere el Gobierno del Perú, cuyo pago garantiza el Gobierno Imperial del Brasil, realizándolo por la misma forma establecida en la condición anterior, no siendo nunca menor de 40 contos por año, repartidos por el número de viajes.

5a. En los cinco primeros año del contrato, la compañía está obligada á hacer cada mes un viaje redondo en la primera línea; en los cinco años subsiguientes tres viajes en cada dos meses; i de allí en adelante dos mensualmente, mientras dure el privilegio. En la segunda línea hará tres viajes en el primer año, cuatro en el segundo, i seis en cada uno de los tres siguientes. Si el servicio de esta segunda línea debiese continuar lo que resolverá el gobierno al fin del cuarto año, la compañía á virtud de las mismas condiciones, tendrá que hacer un viaje en cada mes.

6a. Los vapores para el servicio de las líneas deberán tener la fuerza necesaria para realizar los viajes con la conveniente prontitud, andarán, término medio, 8 millas por hora, subiendo el río, con las debidas proporciones para el cómodo trasporte de pasajeros i mercaderías; en todo caso estarán sujetos al examen i aprobación del gobierno Imperial.

7a. Cuando el vapor no completare el viaje redondo, á consecuencia de desastre ó de inconveniente de fuerza mayor, el gobierno pagará únicamente á la compañía la suma correspondiente á la distancia que hubiere andado, computada por el número de millas, con referencia al importe del viaje redondo.

8a. Los vapores de la compañía serán nacionalizados, sea cual fuere el lugar de su construcción, i su enagenación queda exenta de todo derecho de traspaso de propiedad ó matrícula. Por lo tocante á sus tripula-

ciones se observará lo mismo que se practica con los buques nacionales.

9o. Si omitiese la compañía verificar en los designados períodos el número de viajes estipulado en el contrato, no sólo perderá la suma correspondiente á los viajes que dejase de hacer, sino que incurrirá en la multa que le fuere puesta, por el gobierno, de 1 á 4 contos de reis, para cada falta, i también en la pérdida del privilejio i subsidio, si se interrumpiese la navegación por más de seis meses.

10. Los vapores de la compañía transportarán gártis las valijas del correo, i la correspondencia oficial, siendo obligados los comandantes respectivos á recibirla i entregarla en las paradas competentes, dando los recibos convenientes, i exigiéndolos de las agencias ó personas debidamente autorizados por ellos.

11. En cada viaje de dichos vapores también será gratuito:

1º De cuatro pasajeros del estado, pero sin gasto de mesa;

2º De cualesquiera suma de dinero de las arcas del estado;

3º De una carga por cuenta del gobierno, que no exceda de dos toneladas;

4º El pasaje de diez plazas, que solo pagarán la comida. Por todo lo demás que el gobierno tuviere que hacer conducir pagará un diez por ciento menos de lo establecido para particulares.

12. Cuando el gobierno quiera hacer trasportar pólvora ú otros géneros expuestos á una explosión; esto podrá efectuarlo en sus buques remolcados por los vapores de la compañía, pagando el precio convenido por este servicio, con tal, sin embargo, que el porte de dichos buques, no exceda de 50 toneladas.

13. La compañía organizará i someterá á la aprobación del gobierno el arancel de pasaje ó flete pagadero por los particulares, no siendo permitido alterarlos sin previa autorización del mismo gobierno.

14. Durante los treinta años del privilegio, la compañía fundará en las inmediaciones del Amazonas, i de sus confluentes, 60 colonias de extrangeros ó de indios, debiendo ser los primeros de la nación que designe el gobierno; el cual le concederá, al objeto, el terreno necesario para las colonias ó caseríos, no pudiendo cada establecimiento ocupar un espacio menor que el indispensable para la subsistencia de tres mil habitantes.

15. Las colonias que fundare la compañía gozarán de las mismas ventajas i exenciones concedidas ó que se concedan en adelante á iguales establecimientos en el imperio, siempre que no se opongan á las circunstancias especiales de la localidad i á la utilidad administrativa.

16. El gobierno no concurrirá ó cooperará á la fundación de las colonias ó caseríos con ningunos gastos, mas prestará toda su protección i auxilio en favor del contrato, venida i establecimiento, tanto de colonos como de los misioneros que la compañía contrate i haga trasportar, removiendo cualquier embarazo imprevisto que se oponga al adelanto i desarrollo de la empresa, previa reclamación de la compañía, i comprobada la necesidad de providencias.

17. La protección mencionada en la condición antecedente, com-

prende también el auxilio de destacamentos militares, situados donde se crea más conveniente.

18.a Mediante ciertas i determinadas condiciones, concederá á la compañía, por todo el tiempo del contrato, el terreno necesario disponible para la construcción de un dique en la ciudad de Belén.

19a. Se asegura á la compañía en igualdad de condiciones, la preferencia durante el privilegio para empresas de navegación de los confluentes del Amazonas, i construcciones de cualesquiera vías de comunicación lateral, que tiendan á la utilidad de algunas provincias, facilitando sus recíprocas relaciones.

20a. Este contrato queda sin efecto, i fuera de esto, la compañía incurrirá en la multa de veinte contos de reis, si dentro de seis meses de la fecha no principiasen los viajes en la primera línea; i en la segunda línea cuando no empiezen en el término mayor que se les conceda. Los treinta años de privilegio deberán contarse desde el día en que principien los viajes.

21.a Las obligaciones contraídas por la compañía que propendan á regularizar la navegación contratada con el gobierno imperial, serán extensivas al gobierno del Perú por lo concerniente á su territorio.

Rio Janeiro, 30 de agosto de 1852.

FRANCISCO GONZALEZ MARTINS.—Conforme.—JOAQUÍN MARÍA NASCONTES D'AZAMBUJA (1)

1853

Primer contrato sobre navegación en el Amazonas, celebrado entre el Perú i la compañía de navegación del Amazonas.

NOTA DEL CÓNSUL DEL PERÚ EN RÍO JANEIRO ELEVANDO EL CONTRATO

Río Janeiro, noviembre 5 de 1852.

Al señor ministro de estado en el despacho de relaciones exteriores:

Señor ministro:

En la comunicación que bajo el núm. 3 dirigí á US., dije,

[1]—Registro Oficial.—Tomo 3.—Número 5.—Página 42.

entre otras cosas, que el presidente de la compañía de navegación de Amazonas me había invitado para que celebrásemos una contrata en que se fijasen los términos i condiciones de dicha navegación, por lo respectivo á la república del Perú, pues porque ya tenía ajustada otra con el gobierno del Brasil en lo concerniente á este imperio; pero que yo, tanto por no creerme suficientemente autorizado é instruído para ello, cuanto porque la minuta formada i pasada á mí, por el presidente de la compañía, no sólo no era conforme en un todo en las bases indicadas en la convención, cuyas ratificaciones recientemente se canjearán, [1] sino que las traspasaba en tal manera, que ligando al Perú con nuevas obligaciones no le ofrecía más ventajas:—no me prestaba á contratar según lo propuesto, i que dudaba sí, aún conforme á lo estípulado en la dicha convención, podría hacerlo, no habiendo sido excitado por el gobierno de su magestad único caso en que el ministerio me autoriza en sus instrucciones para *acceder á cuanto sea conforme á los términos de la convención.*

Pero reflexionando detenidamente en el negocio, consideré: 1º Que el artículo 3º de los separados de la convención declara que los *agentes del gobierno imperial con los del gobierno del peruano* contratarían la empresa; cosa que no podía ya realizarse desde que los primeros sin fijarse en lo estipulado ó llevados de cualquier otro motivo, probablemente laudable, se habían adelantado á tratar: 2º Que habiéndose hecho imposible la llegada del único caso que debía preveer el ministerio, no podrá contratarse la empresa, por parte del gobierno del Perú con grave perjuicio de los intereses nacionales; si yo atendiese más á la letra ya muerta, de la instrucción [en este punto] que al espíritu que lo dictó mui claramente revelado en todo su contenido: i 3º Que desde que el ministerio me encargaba *dar aviso luego que la compañía se hubiese arreglado*, á fin de librar las asignaciones anuales de 20,000 pesos, con que el Perú está obligado á fomentar la empresa, i me facultaba para *ofrecer con toda seguridad á los empresarios* la aceptación de propuestas para extender los viajes en el Amazonas i para explorar los ríos interiores de la república, daba á conocer que su intención era autorizarme para tratar, pues que suponía la existencia de una em-

(1) La convención de 23 de octubre de 1851, se canjeó el 18 de octubre de 1852.

presa qus no podía formarse sino cuando los agentes del Brasil i del Perú copulativamente le diesen vida; me resolví á contratar, por parte del Perú con el presidente de la compañía de navegación del Amazonas, á quien pasé la minuta hecha por mí, siendo la misma que, aceptada en todas sus partes por aquel, después de pequeñas discusiones, remito á US. en duplicado español i portugués, con el carácter de contrata dependiente de la aprobación del gobierno.

Como esta contrata sea á mi juicio importante i trascendental en extremo á los intereses del Perú, creo de mi deber entrar en algunas explicaciones que al paso que pongan de manifiesto que no he excedido lo convencionado con el Brasil ni el contenido de las instrucciones que me dió el ministerio; sirvan á poner más en claro algunos puntos en el ilustrado i recto ánimo del gobierno de mi patria.

El artículo 1º de la contrata contiene la obligación de dar á la compañía durante cinco años los mismos 20,000 pesos anuales que ofreció el gobierno del Perú al del Brasil para auxilio de la empresa de navegación del Amazonas. Si en él se establece que aquella cantidad se dé por la casa consignatoria del huano en Londres, al principio de cada año i no á medida que se verifiquen los viajes, es porque de este modo se facilitan más las cosas para el Perú, país tan alejado hoi del Brasil en que reside la compañía; i porque ésta queda responsable á la restitución de esa suma, caso de faltar á lo estipulado; lo que además en nada se opone á la convención i á las iustrucciones.

El artículo 2º consecuente con lo estipulado en aquel i en la condición 5ª del artículo 1º de los separados de la concción, fija el tiempo en que el primer vapor debe llegar á Nauta, siendo esto posible; i en todo caso á cualquier punto del litoral peruano más arriba de Loreto, pues atenta la estrechez del señalado i las dificultades anexas al primer viaje pudiera no ser dado que arribase á aquel lugar.

El artículo 3° es copia de la condición 1ª del artículo 1° de los separados de la convención; i el 4º una explanación de aquella, indispensable de todo punto.

En el artículo 5º se sienta una base segura para el caso (que sin duda llegará mui pronto) de que el gobierno del Perú quiera aumentar los viajes con arreglo al número arre-

glado en la contrata celebrada entre el gobierno del Brasil i el presidente de la compañía.

Por la estipulación contenida en dicho artículo el Perú podrá obtener el mismo servicio que va á recibir el Brasil de los vapores de la compañía pagando mucho menos dinero que éste, que además de dar hoi como 80,000 pesos (160 contos de reis) está ligado, á parte de otras obligaciones con un privilegio cinco veces mayor que el concedido por el Perú.

Los artículos 6°, 7° i 8° son copia de las condiciones 2ª, 3ª i 4ª del artículo 1° de los separados de la convención, á el 9° i 10ª de la contrata son conformes á las instrucciones i á la última parte de la condición 5ª del artículo 1.° de los separados.

El artículo 11 es copia del segundo de los separados de la convención, con sólo la diferencia esencial de que en la parte final de aquel, se extiende á las minas de oro i plata la concesión que éste limita á las de carbón. Nótese que aquella no envuelve privilegio alguno en favor de la 6ª pues que en el Perú á todo el que descubre una mina se le dá posesión de ella en la que se le mantiene mientras la explota con arreglo á las ordenanzas; es sin embargo un aliciente que no debía perderse la oportunidad de poner á la vista de una compañía que acomete tan gigantezca empresa.

Aquí parece que debiera haber terminado la contrata, si esta no pudiese ser sino fiel trasunto de lo estipulado en los artículos separados de la convención; pero como ésta sólo pone, por decirlo así, la piedra fundamental del edificio, al proporcionar los medios de abrir la navegación del Amazonas; siendo el complemento de esta obra, para el Perú, la navegación de sus ríos que van á perderse en aquel; i no pudiendo ésta llevarse á cabo si antes no se exploran dichos confluentes—cosa que comprendió perfectamente el ministerio, como lo acreditan las instrucciones que me pasó, juzgué conveniente que las seguridades que en este documento se me encarga dar á la empresa hicieran parte de la contrata, para conseguir, por ese interés, que la compañia de navegación se obligase en la misma á explorar los lo más pronto posible los mencionados ríos.

El artículo 12 dejando, pues, toda la libertad necesaria

al gobierno del Perú, da á la compañía esa seguridad, i á la República la de que desde el año 53 se empezarán las exploraciones por los ríos Ucayali i Huallaga, reputados por de más fácil navegación.

El artículo 13 lo introduje con la mira de que el gobierno del Perú, aprovechándose de los vapores de la Compañía, pueda no solo dar cumplimiento lo más pronto posible á lo estipulado en el artículo 7.° de la convención, ajustada con el Brasil, sino lo que es más, adquirir por medio de los prácticos, ingenieros, naturalistas, etc., que quieran emplear preciosos é importantes conocimientos sobre regiones en que sin duda alguna debe el Perú cifrar su porvenir. En el final del mismo artículo se obliga la compañía de navegación á poner i llevar á bordo de sus buques un personal análogo al que el gobierno del Perú debe proporcionar.

El artículo *14*, proteje á la empresa, sin ser oneroso al gobierno del Perú, siendo su contenido, según mi modo de ver las cosas, importante por demás.

Las exploraciones, sobre nuestros confluentes del Amazonas, pudieran manifestar, lo que no es de temerse, la imposibilidad de su navegación:—en este caso el Perú habrá ganado siempre mucho sin perder nada. Pero si aquellas pusiesen de manifiesto la accequibilidad de los dichos ríos; parece de rigurosa justicia que se cumpla á la compañía lo que se le asegura en el artículo 12, ó si esto no fuese posible, ni conviniese á los intereses del Perú, que se le indemnice. A esto provee el artículo 15 que contiene la compensación de un servicio, en tales términos que no pudiendo exajerarse éste, tampoco aquella. Los empleados que el gobierno nombre para dar cumplimiento al artículo 7º de la convención del Brasil, i los más que quiera poner á bordo de los vapores, se encargarán pues de su trabajo, que, aunque pequeño, evitará al Perú perjuicios.

El artículo 16, sin ligar al gobierno con obligación ninguna, positiva concede á la compañía una preferencia para un caso que no llegará sino al querer de aquel.

El artículo 17 está inspirado por la importante idea de inmigración i colonización que la compañía se obliga á promover del modo estipulado si el gobierno del Perú declarase, en el fin del tercer año, que quiere renovar esta contrata en los términos sugeridos por la experiencia que ya entonces

en el cuarto año se tendrá. Si en vista de las circunstancias conviniese otro proceder al Perú, podrá el gobierno hacer lo que encuentre más conforme con los intereses del país sin que este artículo le embarace para nada, pues como se verá, tanto éste como los demás, están redactados de un modo cuidadoso i manifiestamente favorable á nuestra parte.

Concluiré esta comunicación bastante larga, ya, pidiendo á US. que se sirva someter su contenido á conocimiento de S. E. el presidente de la República, al elevar á sus manos la adjunta contrata que, si como lo espero merece su aprobación convendrá me sea devuelta, por vía de Inglaterra en la primera oportunidad, pues no se esconde á US. cuán conveniente será que la compañía de navegación tenga á la mayor brevedad noticia de haber sido aprobada aquella para tomar las medidas conducentes á poner en ejecución sus estipulacionee en la parte que es de su obligación. Así mismo, parece lo más natural, que junto con la contrata aprobada mande US. el libramiento de 20.000 pesos libres de cambio sobre la casa de Antonio Gibbs i compañía de Londres, á la orden del presidente de la compañía de navegación del Amazonas don Ireneo Evangelista de Sousa.

Dios guarde á US.—*Evaristo Gómez Sánchez.* [1]

CONTRATO CON LA COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN

Los abajo firmados ciudadano de la república del Perú, don Evaristo Gómez Sánchez encargado por su gobierno del canje de las ratificaciones de la convención de comercio i navegación fluvial, celebrada entre la dicha república i el imperio del Brasil, i el ciudadano brasileño don Ireneo Evangelista de Sousa, en calidad de presidente de la compañía de navegación del Amazonas, formada en esta plaza de Río de Janeiro en 9 de setiembre del corriente año; deseando arreglar de una manera ventajosa para la república del Perú i para la empresa, el modo de llevar á cabo la expresada navegación del Amazonas, i la de los ríos interiores de la república confluentes de aquel, han convenido i ajustado lo siguiente, que queda pendiente de la aprobación del gobierno del Perú.

[1] Registro oficial.—N.° 13.—Tomo III.—Mayo 9 de 1853.—Página 102.

Artículo 1º—El gobierno del Perú auxiliará, durante cinco años á la compañía de navegación del Amazonas, establecida con privilegio exclusivo, otorgado por Su Majestad el Emperador del Brasil, con la cantidad de 20,000 pesos anuales á que está obligado por el artículo 2.° de la convención arriba citada; librándolo sobre los consignatarios del huano en Londres al principio de cada año, á contarse desde el principio de Mayo de mil ochocientos cincuenta i tres, quedando la compañía responsable al reintegro de dicha cantidad si dejase de realizar la navegacion en los términos que en los siguientes artículos se expresará.

Artículo 2.°—La compañía se obliga á hacer que el primer barco de vapor se halle en Nauta, pronto á recibir pasajeros, carga i correspondencia el primero de mayo de mil ochocientos cincuenta i tres, ó antes si fuere posible. Si por algún evento no pudiere encontrarse para aquel día en el lugar indicado, le bastará llegar hasta un punto cualquiera delitoral peruano, que esté más arriba de Loreto, i avisarlo á la autoridad peruana de Nauta, ó de sus inmediaciones, procurando arreglar las cosas de modo que en el segundo i demás viajes lleguen los vapores hasta Nauta, término asignado por ahora á la navegación.

Artículo 3º—Los barcos de vapor de la compañía realizarán en el primer año tres viajes, en el segundo cuatro, i en el tercero, cuarto i quinto, seis viajes cada año. Cuando no pueda hacerse este número de viajes por graves razones, recibirá la compañía únicamente cinco mil pesos por cada viae que hicieren los vapores en los dos primeros años i tres mil pesos, por cada uno de los que hiciesen en el tercero, cuarto i quinto.

Artículo 4º—Cuando los barcos de vapor de la compañía no completasen el viaje redondo, que es de la ciudad de la Barra en la embocadura del río Negro, al punto de Nauta, i de éste, otra vez á aquella ciudad, se abonará tan sólo á la compañía, la cantidad correspondiente á la distancia navegada calculada por el número de millas en relacion al precio del viaje redondo.

Artículo 5º—En el caso de que la compañía tuviese los medios de hacer en cada año, mayor número de viajes que los estipulados en el artículo 3º, lo avisará así al gobierno del Perú, con el objeto de que este vea si le conviene auxiliar

á la compañía con el aumento de la cuota pecuniaria señalada en el artículo 1.º: pero, llegado el caso, el gobierno del Perú no pagará sino una cantidad, que sea correspondiente al número de viajes aumentado, abonando por cada uno de éstos, cuando más, la misma suma asignada á cada viaje en el artículo 3º.

Artículo 6º—Los barcos de la compañía conducirán gratuitamente las valijas del gobierno i del correo, i sus comandantes estarán obligados á tomarlas i entregarlas en los lugares ribereños adonde tocaren hasta el término de los viajes, dando los convenientes recibos i exigiéndolos de las personas debidamente autorizadas.

Artículo 7º—También llevarán gratuitamente en cada viaje, hasta cuatro empleados civiles, militares ó eclesiásticos que fueren en servicio de dicho gobierno; los equipajes de estas personas que deben ser iguales á los de cualquiera pasajero i las cargas que el gobierno quiera trasportar, no excediendo de dos toneladas.

Artículo 8º.—La compañía se obliga á hacer llevar en los barcos de vapor, ó á remolque en otras embarcaciones, las tropas, las municiones, los presos i los géneros que el gobierno del Perú quisiere enviar mediante una gratificación equitativa que se fijará cuando la experiencia hubiese demostrado el monto del gasto necesario para efectuar este servicio.

Artículo 9º.—La compañía someterá á la aprobación del gobierno, dentro del primer año de la navegación, la parte del reglamento respectivo, que contuviere los precios de pasaje i de flete, que estén obligados á pagar los particulares, no siéndole lícito alterarlos sin autorización del gobierno.

Artículo 10.—Las embarcaciones de vapor de la compañía i las que aquellas remolcasen, gozarán de exención de toda clase de impuestos en los puertos del litoral del Perú bañado por el río Amazonas, pero quedan sujetos á los reglamentos fiscales i de policía.

Articulo 11.—Se concede á la compañía, por el gobierno del Perú, la propiedad de un cuarto de legua cuadrado, en los lugares donde le fuere preciso establecer su depósito de combustible, no perteneciendo á particulares el terreno; pero perderá dicha propiedad, sino cumpliere, durante cinco años, las condiciones señaladas. Podrá apropiarse así mismo la

madera que necesitare para combustible, no pudiendo cortarla sino en terrenos baldíos. Las minas de carbón de piedra que la compañia descubriese, le pertenecerán también, pero sólo en tanto que las trabajare i explotare en los términos de las ordenanzas de minería del Perú, conforme á las que se les dará posesión de las de plata, oro etc., cuando lo pidiere.

Artículo 12.—Si el gobierno del Perú tuviere á bien conceder privilegio exclusivo para la navegación por vapor de algún ó algunos ríos de la república que van á confundirse en el Amazonas, ó que son sus confluentes, dará la preferencia, en igualdad de circunstancias i codiciones á la compañia de navegación de aquel gran río, la cual por ese interés se obliga á emprender desde el primer año de los cinco de esta contrata, las exploraciones convenientes en los mencionados ríos, expecialmente en el Ucayali i Huallaga, valiéndose para ello de embarcaciones de vapor construidas al intento.

Artículo 13.—Siendo de necesidad, para que estas exploraciones sean fructuosas, que á bordo de las embarcaciones exploradoras haya prácticos, ingenieros, hábiles i otras personas competentes para formar cartas, reconocer los obstáculos, indicar los medios de removerlos i practicar otras operaciones importantes; el gobierno del Perú se compromete á proporcionar dicho personal, tan luego que la compañía lo pidiere, por estar próxima á verificar las indicadas exploraciones i tener ya pronto los empleados análogos, que ella tiene obligación de poner i llevar á bordo de sus embarcaciones.

Artículo 14.—El gobierno del Perú circulará órdenes á todas las autoridades de los lugares que estén inmediatos á aquellos ríos que la compañía le anuncie que próximamente va á explorar á fin de que presten cuantos auxilios sean necesarios al buen éxito de la empresa; así mismo, dirigirá dicho gobierno prontas i seguras comunicaciones á las misiones del Ucayali i demás establecidas á las inmediaciones del Amazonas i de los confluentes del Perú, para lograr que sus jefes adopten un plan tal, en sus trabajos apostólicos i civilizadores, que dé por resultado el concierto i unidad en estas labores, i en las de la compañía de navegación i comercio, que están llamadas por la naturaleza de las cosas á auxiliarse mutuamente.

Artículo 15.—Una vez reconocida la posibilidad de navegar alguno ó algunos de los ríos interiores del Perú, la compañía hará sus propuestas al gobierno de esta república, el cual, si no las aceptase, no obstante lo estipulado en el artículo 12, pagará á la compañía los gastos emprendidos en la construcción de los barcos exploradores i en los viajes de exploración, ó bien comprará aquellos en justa tazación, dando además una indemnización por las expensas causadas en los viajes antedichos, para lo que los empleados del gobierno i de la compañía llevarán cuenta i razón del por menor de estas sin perjuicio de decidirse por arbitraje cualquiera diferencia que existiere entre las partes contratantes.

Artículo 16.—Si al llegar el primer buque de la compañía á Nauta, se reconociere por ésta, de acuerdo con el gobierno del Perú, la necesidad de abrir vías de comunicación apropiadas para poner en contacto aquella parte del litoral del Perú con el interior de la república i especialmente con sus localidades pobladas más inmediatas; el gobierno de ésta adoptará las más eficaces medidas para que esas vías sean abiertas á la mayor brevedad, empleando en este objeto todos los recursos que estén á su alcance. I caso de no querer que se realicen estos trabajos por las autoridades que están bajo su dependencia, i prefiriese encargarlos á particulares por contratas ó de cualquiera otro modo, dará la preferencia á la compañía, concediéndole los privilegios i favores que sean indispensables.

Art. 17.—Como en el fin del tercer año de esta contrata el gobierno del Perú i la compañía de navegación i comercio del Amazonas deben tener ya una experiencia tal de la empresa, que los ponga en actitud de renovar aquella i extenderla á mayor número de años, el gobierno del Perú por sí ó á petición de la compañía, lo declarará así, procediéndose en consecuencia á la renovación del contrato, con las modificaciones que se creyeren oportunas. En este caso la compañía se obliga á fundar en el litoral del Perú, que baña el Amazonas i en las márgenes de los ríos interiores de la República, diez colonias de extranjeros que deberán ser de la nación que el gobierno peruano designe. Para este fin se dará gratuitamente á la compañia, la porción de terreno necesario.

Artículo 18.—Las colonias que la compañía funde goza-

rán de las mismas ventajas i excenciones concedidas ó que se concedieren á iguales establecimientos en la república del Perú, ó mayores i más especiales si las circunstancias particulares i las conveniencias públicas i de la compañía, así lo exijieren. Además de esto, el gobierno del Perú, protejerá á la compañía en todo cuanto tienda á facilitar los contratos, venida i establecimiento, tanto de los colonos mencionados como de los misioneros de que eche mano para el mayor éxito de la colonización; i removerá cualesquiera embarazo que se oponga á la marcha i desenvolvimiento de la misma, precediendo solicitud de la companía, comprobada la necesidad de providencias i pudiendo el gobierno expedir estas por estar en el círculo de sus atribuciones.

Artículo 19.—Conviniendo á la empresa de inmigración i colonización de las vastas regiones del interior del Perú i á la exportación de sus raras i valiosas producciones que aquellas i éstas sean conocidas del mundo todo i especialmente de las naciones industriosas de la Europa, la compañía deberá procurar con el mayor ardor que sean conocidos aquellos territorios i esos productos, haciendo publicaciones por su cuenta mediante la prensa, exportando en sus barcos las muestras de los frutos que constituyen la riqueza entre los tres reinos de la naturaleza, i adoptando cuantas medidas estén á su alcance. El gobierno del Perú deberá, á su vez, ayudar á la compañia por todos los modos que crea conducentes.

Artículo 20.—Aprobada la presente contrata por el gobierno de la república del Perú, tendrá la fuerza anexa á los contratos bilaterales según el Código civil peruano; conforme al que será juzgado i sentenciado cualquier punto cuestionable, obligándose el gobierno del Perú á cumplir las obligaciones que éste le impone i las alteraciones que en adelante se hicieren de acuerdo con la compañía; que igualmente se obliga al cumplimiento de las suyas, bajo las responsabilidades legales.

Río de Janeiro, á 4 de noviembre de 1852.

EVARISTO GÓMEZ SÁNCHEZ.

Ireneo Evangelista de Sousa [1].

---

[1] Registro oficial.—Tomo III.—Número. 13.- Marzo 29 de 1853,—Pág. 104.

APROBACIÓN DEL CONTRATO, CON MODIFICACIONES

Lima, á 14 de marzo de 1853.

Contéstese que el gobierno no puede aprobar el convenio de que se dá cuenta en esta nota, i es ajustado entre el cónsul general de la república en el Brasil i la compañía que allí se ha formado para establecer la navegación en el Amazonas, sino con las modificaciones siguientes:

El pago de los veinte mil pesos [$ 20,000] con que el gobierno del Perú debe subvencionar á la dicha compañía, se hará librando esta cantidad al principio de cada año contra la casa de Antonio Gibbs é hijos de Londres, pero la compañía deberá dar la fianza por la misma cantidad para el caso de que, por falta suya, no cumpla los deberes á que se sujeta en el convenio.

El gobierno del Perú no ha concedido á la compañía privilegio exclusivo para la navegación del Amazonas: le suministrará los auxilios á que se ha comprometido en el tratado celebrado con el emperador del Brasil en 23 de octubre de 1851 [1]; pero no podrá impedir que se forme cualesquiera otra empresa con el mismo objeto.

Las minas de carbón se concederán á la compañía con arreglo á las leyes del Perú i como á cualquier otro particular que las pidiere.

No puede hacerse á la compañía la concesión del privilegio de navegar en el Ucayali i demás ríos interiores del Perú á que se contrae el artículo 12, ni la provisión de ingenieros i demás á que, como consecuencia, se contraen los artículos 13, 14 i 15.

Se admitirá á la compañía, las empresas para abrir caminos, que se propone en el artículo 16; pero no comprometiéndose el gobierno del Perú á darle precisamente privilegio, sino á obrar según las circunstancias lo demanden entonces, i prefiriendo á la compañia en igualdad de circunstancias con otros empresarios.

La renovación del contrato á que se refiere el artículo 17 podrá hacerse si el gobierno del Perú lo tiene por convenien-

(1) Véase en la página 18.

te, i al fin de los primeros tres años declarará su voluntad sobre este particular.

Con respecto á las colonias á que se contrae el artículo 18, el gobierno del Perú admitirá á la compañía el goce de las concesiones generales que hiciese en el particular, si juzgase conveniente permitir el establecimiento de tales colonias.

Rúbrica de S. E. [1]—*Tirado* —[2] [3.]

1853

El consejo de estado autoriza al gobierno para que invierta cien mil pesos en la compra de dos vapores para la navegación del Amazonas.

Véase el oficio en referencia en el tomo I de esta obra, capítulo "Administración general", página 239.—En uso de la autorización que le concedió el consejo de estado, el gobierno mandó construir en Europa dos vapores: el "Tirado" i el "Huallaga", que prestaron algunos importantes servicios en el Amazonas i ríos afluentes de éste i que se perdieron en las inmediaciones del puerto de Nauta á los pocos años de su llegada al Perú.

1853

Aceptando la propuesta de don José Whitmore, para la construcción de dos vapores destinados á la navegación de los ríos Amazonas, Ucayali, etc.

Lima, 18 de marzo de 1853.

Acéptase la precedente propuesta de don José Whitmore para la construcción de dos vapores de río, (4) que deben navegar el Ucayali i ríos interiores del Perú, con las calidades i modificaciones siguientes:

---

(1) General José Rufino Echenique.
(2) Don José Manuel.
(3) Registro Oficial—N°. 13 —Tomo 3°—marzo 29 de 1853—Folio 105
[4] Dichos vapores fueron el Huallaga i el Tirado que, como queda dicho, se perdieron el año 1857, en las inmediaciones del puerto de Nauta.

1ª—El porte de los vapores será, como está expresado en la propuesta, el uno de 80 i el otro de 50 toneladas de registro, exclusivamente del espacio ocupado por la maquinaria i con el poder, expresado también, de setenta i cinco i de cincuenta caballos.

2ª—Uno de los botes que deben traer los vapores, según la propuesta, deberá ser plano ó sin quilla, apropiado para las exploraciones de los ríos; i el otro será, por lo menos, de veinte pies de largo.

3ª—Toda la gente de servicio de los vapores, según la cláusula 5ª, será contratada por dos años, cuando menos, á fin de poder traspasar las contratas al gobierno del Perú, luego que los vapores sean entregados en Loreto.

4ª—Los salarios de dichos empleados i marineros, serán contratados de acuerdo con el agente diplomático del Perú en Estados Unidos, cuidando de estipular que en dichos sueldos entrará el costo de los víveres, que en caso de no podérselos proporcionar por sí, los expresados individuos, les serán proporcionados por su cuenta individual i á justos precios por el gobernador territorial de Loreto.

5ª—Cada vapor tendrá un cañón montado de calibre igual al que se encuentra en la lancha de la fragata nacional "Amazonas", á no ser que para evitar riegos de daño en los vapores, se requieran cañones de menor calibre, de acuerdo igualmente con el agente del Perú en Estados Unidos, i también serán provistos de la pólvora, balas i metrallas en cantidad competente.

6ª—Los duplicados ó repuestos de que habla la cláusula 4ª serán de todas aquellas clases de piezas que son más fáciles de deteriorarse ó romperse.

7ª—Los vapores traerán cuando sean entregados en Pará, cien toneladas de carbón, de las cuales, el sobrante en Loreto será entregado sin cargo alguno al gobierno.

8ª—Las máquinas serán construidas de modo que puedan ser usadas con leña.

9ª—Habrá á bordo de cada vapor una fragua, comprendiéndose ésta, además, en los útiles de que se habla en la cláusula 4ª para hacer los reparos i composturas.

10ª—Cada vapor tendrá dos anclas i una bomba impelente (force-pomp) i en cada uno de los botes, que deben traer, tendrá también su pequeño anclote.

11ª—Además contendrá cada vapor competente cantidad de aceite, sebo i todos los útiles que ordinariamente se ponen á bordo de estos buques para sus diversos servicios.

12ª—La cantidad de setenta i cinco mil pesos en que se conviene por precio absoluto de los vapores, será satisfecha por el agente diplomático del Perú en los Estados Unidos, por cuartas partes, i en las épocas señaladas en la cláusula 6ª de la propuesta; así como para el pago del último dividendo en Estados Unidos, se hará constar por el contratista al agente del Perú estar entregados los vapores á los oficiales peruanos comisionados i con presencia del certificado de entrega, á satisfacción de éstos.

13ª—Todos los riesgos i contingencias de los vapores son de cargo del contratista hasta la entrega en Loreto á los oficiales peruanos.

14ª—Como estos buques serán conducidos desde Nueva York, en piezas ó desarmados, no es de temerse el caso de impedimento para armar los vapores, que parece al contratista, de parte del gobierno amigo del Brasil, en virtud del derecho de navegación común con el Perú, estipulado además por los tratados; más por cuanto se indica este temor en la propuesta, en el no esperado caso de que hubiese algún obstáculo ó embarazo por parte del gobierno del Brasil en el Pará ú otro lugar de la embocadura del Amazonas para que sean armados los vapores, el gobierno sólo será responsable á pagar las estadías del buque que conduzca los dichos vapores mientras se allanen los obstáculos, siendo ésta la única responsabilidad que el gobierno contrae en toda la construcción i curso de los vapores hasta su entrega en Loreto, como va dicho.

15ª—El contratista otorgará en los Estados Unidos, fianzas á satisfacción del agente diplomático del Perú, por las cantidades que reciba, para el caso de no cumplir con la contrata.

16ª—En el caso de que consultado con el agente diplomático del Perú en Estados Unidos, reputase éste más conveniente que las calderas sean de cobre i no de fierro, lo que se deja á elección de dicho agente, se reconocerá por el gobierno la obligación de pagar después al contratista, lo que aumentare el valor de las dichas calderas, no excediendo nunca de tres mil pesos, por ningún caso.

17ª—El agente diplomático del Perú, cuidará de todo lo que pueda haberse omitido en esta contrata para consultar la mejor calidad de los vapores i su maquinaria, así como todo lo que pueda contribuir mejor al objeto del servicio á que están destinados, i sobre si las máquinas deben ser de alta ó baja presión, inspeccionando la construcción de los vapores para satisfacerse de ella i poder contribuir á cuanto pueda perfeccionarla conforme á este contrato.

18ª—Al entregar los vapores en Loreto, se entregará también un inventario de los artículos que conduzcan de repuesto i efectos agregados, además del inventario corriente de los buques i maquinarias.

19ª—El gobierno se obliga á tener listos en Loreto los oficiales que deban recibir los buques i dar el certificado de entrega.

20ª—El fletamento de las cien toneladas de que habla la cláusula 7ª se entiende para el caso en que el gobierno, por beneficio suyo, quiera hacer conducir por su cuenta algunos otros artículos á bordo del buque en que el contratista conduzca los vapores desarmados al Pará; pues que todos los costos de conducción de los vapores i sus útiles son por cuenta del contratista, siendo el precio absoluto de los vapores entregados en Loreto, el de setenta i cinco mil pesos, contenido en el artículo 12.

21ª—El agente del Perú en Estados Unidos podrá hacer inspeccionar los vapores por los peritos correspondientes de los Estados Unidos.

22ª—Así mismo cuidará de proporcionar los pasavantes i demás documentos que se requieran para comprobar su pertenencia i nacionalidad.

23ª—En todo lo demás no expresado en estas modificaciones, se tendrá por obligatorio lo que se contiene en la propuesta; teniéndose ella i las modificaciones anteriores, como las partes integrantes de este contrato.

24ª—El gobierno podrá poner á bordo oficiales peruanos, sea en el buque que conduzca los vapores de Estados Unidos ó en el Pará, ó en otro lugar antes de entregarse los vapores en Loreto: estos oficiales serán costeados en su viaje por el gobierno.

Comuníquese al ministro de hacienda para que abra el

crédito correspondiente al agente diplomático en Estados Unidos, á quien igualmente se trascribirán la propuesta i el presente decreto.

Rúbrica de SE.— [1] *Tirado.* [2] [3]

PROPUESTA DE D. JOSÉ WHITMORE SOBRE LA QUE RECAYÓ LA ANTERIOR RESOLUCIÓN.

Excmo. Señor:

Someto respetuosamente á la consideración del gobierno del Perú, la propuesta siguiente:

Que mediante la entrega de la suma de setenta i cinco mil pesos, en moneda corriente de los Estados Unidos, convengo en construír i ministrar al gobierno peruano dos barcos de vapor, del poder i capacidad siguiente:

El más grande deberá ser del porte de ochenta toneladas i del poder de setenta i cinco caballos: el segundo del porte de cincuenta toneladas i del poder de cincuenta caballos. El casco i obras superiores de dichos barcos, será compuesto de los mejores materiales i será construído del mejor modo conocido.

La maquinaria deberá ser de superior calidad i la más apropiada para navegar en los ríos.

Cada barco tendrá ciertas piezas de maquinaria de repuesto i los útiles necesarios para hacer pequeños reparos, como también el preciso ajuar de cámara i cocina para la comodidad de treinta personas, á excepción de camas i respectiva ropa, la cual será sumistrada para el acomodo de seis oficiales de cada barco. Dichos barcos serán arreglados, bien pintados, tendrán sus anclas, cables i serán provistos cada uno con un bote ó lancha de cubierta. Dichos barcos estarán concluídos i listos para su entrega en Loreto, antes ó á principios de enero de 1854; con tal de que no haya demora alguna á consecuencia de la intervención del gobierno brasilero. Convengo también en facitar en Loreto, á beneficio del gobierno del Perú, cuatro injenieros, cuatro fogoneros, cuatro timoneles, ocho marineros de cubierta, dos cocineros, dos mayordomos; quienes deberán ser pagados desde el día de su llegada á Loreto por el gobierno. Si prefiriese éste recibir en el Pará dichos barcos, yo desempeñaré ó cumpliré los referidos compromisos, mediante la suma de setenta mil pesos en moneda corriente de Estados Unidos. La citada cantidad de setenta i cinco mil pesos ó setenta mil, según fuere convenido, me será pagada como sigue: la cuarta parte del importe cuando la quilla de los dos buques sean pues-

---

(1) General José Rufino Echenique.

(2) Don José Manuel.

[3] "El Registro Oficial", N.° 13—Tomo 3.° Marzo 29 de 1853—Folio 106.

tas: otra cuarta parte cuando la maquinaria i los cascos estén listos para el embarque: una cuarta parte cuando el buque que deba trasportarlos al Amazonas esté pronto para salir al mar; i el balance será pagado en Nueva York cuando los dos vapores sean entregados al gobier no en Loreto.

El flete que no exceda de cien toneladas i que sea tomado por cuenta del gobierno desde NuevaYork hasta el punto en que los barcos sean armados, sepagará á razón de diez pesos por tonelada. Mediando algún tanto sobre la anterior propuesta, se vendrá en conomiento que los gastos subsiguientes á la salida de Nueva York, son mui considerables. La paga ó costo i trasporte de los útiles mecánicos, de ida i vuelta al valle del Amazonas nos obliga por decontado á emprender unos gastos mui grandes, si queremos dar cumplimiento á esta importante obra en el mas corto espacio de tiempo.

Mui respetuosamente vuestro obediente servidor.

Lima, 18 de marzo de 1853.

JOSÉ WHITMORE. (1)

1853

Se declara expedita la navegación, tráfico i comercio del Amazonas para los buques i súbditos del Brasil i demás naciones que tienen celebrados tratados con el Perú..

JOSÉ RUFINO ECHENIQUE

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA [2]

Considerando:

I. Que es una de las atenciones más privilegiadas de la solicitud del gobierno procurar la explotación i población de las fértiles llanuras que riegan el Amazonas i sus tributarios en los territorios de la república;

---

[1] Memoria que presenta á las cámaras de 1853 el ministro de gobierno i relaciones exteriores.—Documento No. 19.

(2) Aunque este decreto se roza con diversas cuestiones relacionadas con el oriente, se comprende en el capítulo "Navegación fluvial" por referirse á ésta principalmente, sin perjuicio de llamar hácia él la atención del lector en los otros capítulos.

II. Que, además, es de necesidad provocar el estímulo de los hombres laboriosos que intenten ejercitar su genio i adelantar por medio del trabajo, procurándoles facilidades para establecerse en esos lugares;

III. Que la inmigración extranjera, de la que tanto necesita el país, no puede procurarse de un modo más útil i eficaz que promoviendo la colonización i establecimiento de familias en esos lugares;

IV. Que de este modo se hará por medios verdaderamente sociales, conformes con nuestras instituciones, la reducción á la vida civilizada de las tribus salvajes del este del Perú;

V. Que, sin perjuicio de lo que el congreso con mayores medios pueda hacer en obsequio de los fines indicados, la próxima entrada de buques de vapor en las aguas interiores que riegan esos territorios, hace urgente dictar algunas medidas pue inicien el desenvolvimiento de las mejoras que, para la comunicación i el tráfico comercial, debe proporcionar la navegación del Amazonas i sus tributarios; previo el acuerdo prestado por el consejo de estado en 21 de febrero último;

Decreto:

Art, 1º Se declara, conforme al tratado celebrado con el imperio del Brasil en 23 de octubre de 1851 [1] i durante su término, expedita la navegación, tráfico i comercio de los buques i súbditos brasileros por las aguas del Amazonas, en toda la parte del litoral perteneciente al Perú hasta el punto de Nauta en la boca del Ucayali.

Art. 2º Los súbditos i ciudadanos de otras naciones que igualmente tienen tratados con el Perú por los cuales pueden gozar de los derechos de nación más favorecida, ó á quienes sean comunicables los mismos derechos en cuanto á comercio i navegación, conforme á dichos tratados, podrán, en el caso de obtener la entrada en las aguas del Amazonas, gozar en el litoral del Perú de los mismos derechos concedidos á los buques i súbditos brasileros por el artículo anterior.

---

(1) Véase en la página 18.

Art. 3º Para los efectos de los dos artículos precedentes i con arreglo á ellos, se declara puertos habilitados los de Loreto i Nauta para el comercio extranjero.

Art. 4º Conforme á la lei de 20 de noviembre de 1852, no se pagarán derechos fiscales de importación ni de exportación en dichos puertos habilitados, por las mercaderías ó frutos que se introduzcan ó extraigan por ellos; no entendiéndose esto de los derechos meramente municipales que los pobladores se fijaren para objetos de utilidad local.

Art. 5º La exploración de los ríos interiores del Perú que desaguan en el Amazonas se hará por los buques de vapor mandados ya construir por el gobierno para este servicio.

Art. 6º El gobernador de Loreto, como jefe, tendrá jurisdicción civil i militar independiente de la prefectura de Amazonas, sobre todo el territorio que comprenden las circunscripciones ó distritos de que habla el artículo siguiente, en los que se colocarán gobernadores dependientes de aquel i con la misma jurisdicción civil i militar en el distrito que gobiernen.

Art. 7º Se erigen los distritos dependientes de los expresados gobernadores en el orden siguiente:

Sobre el Amazonas ó Marañón

1º De Loreto á Camucheros, con residencia del gobernador en Loreto.

2º De Camucheros á Pebas, con residencia en Pebas.

3º De Pebas á Orán, con residencia en Orán,

4º De Orán á Nauta, con residencia en Nauta,

Sobre el Huallaga

1º Desde La Laguna á Yurimaguas, con residencia en La Laguna.

2º De Yurimaguas á Tarapoto, con residencia en Tarapoto,

3º De Tarapoto á Pachiza, con residencia en Pachiza.

4º De Pachiza á Tingo María, con residencia en este último lugar.

Sobre el Ucayali

1.° En los pueblos de Yapaja, Belén i Sarayacu, con residencia en este último.

2.° En Catalina i Tierra Blanca, con residencia en Catalina.

Art. 8.° El gobernador general, cuya residencia es en Loreto, queda facultado, por esta vez, para poder, con inspección de los lugares, hacer provisionalmente i hasta la aprobación del gobierno, las variaciones que, con respecto á estas circunscripciones i residencia de los gobernadores de territorios, le sugiera su propio conocimiento.

Art. 9.° El gobernador general queda igualmente facultado para cuidar de la policía de los lugares, dando cuenta al gobierno de las reglas que dictará en este sentido á fin de mantener el orden, á cuyo efecto se pondrá á su disposición una fuerza suficiente, además de la que ya tiene á sus órdenes; bien entendido que esta fuerza, por ningún motivo, será empleada en reducir ni hostilizar á las tribus indígenas, las cuales podrán ser traídas á la comunicación i trato por los medios de comercio i la persuación, que se recomienda emplear en el sentido más pacífico, más benévolo i más liberal.

Art. 10. El gobernador general queda facultado para conceder gratuitamente á todos los que quieran establecerse en esos lugares, sean nacionales ó extranjeros de cualquier procedencia, bajo la dependencia nacional i subordinación á las leyes i á las autoridades, títulos de posesión de terrenos conforme á la lei de 21 de noviembre de 1832 [1], desde dos hasta cuarenta fanegadas, en proporción á las facultades i á los medios i posibilidad de cultivar i familias de los que se establezcan, i según el número de individuos de que éstas consten. De estas concesiones irá dando cuenta para que se confirmen por el gobierno, expidiendo los títulos de propiedad.

Art. 11.—Los gobernadores locales podrán hacer concesiones de terreno de dos ó cuatro fanegadas, con conocimiento del gobernador general, quien dará igualmente cuenta al gobierno.

---

(1) Corre en el capítulo "Geografía política".– Tomo I.– Página 17.

Art. 12.—Las concesiones mayores de territorio, para fundar colonias, pueblos i haciendas, se harán por el gobierno á título gratuito, pero mediante contratos con los empresarios, en los que se fijarán las condiciones de esta colonizacion.

Art. 13.—Toda concesión de tierras hecha á individuos ó familias conforme á los artículos 10 i 11, será caduca si en el término de 18 meses no se hubiere emprendido labrarla ó edificarla.

Art. 14.—En las concesiones de territorios hechas por el gobierno para empresas de colonización sobre grande escala conforme al artículo 12, se observarán en cuanto al tiempo en que deba labrarse ó edificarse ó poblarse, los términos que consten en el decreto ó contrata de concesión.

Art. 15.—Además de las primas que la lei de 17 de noviembre de 1849 (2) concede á los buques ó empresarios que conduzcan colonos, el gobierno se compromete á dar á los que vengan destinados á los terrenos ó valles del Amazonas i tributarios de éste en el Perú, pasaje hasta los lugares, instrumentos i semillas, todo gratuitamente, para lo cual se pondrán los depósitos suficientes á cargo del gobernador general de Loreto.

Art. 16.—Un buque del estado será destinado al servicio de conducir los que, siendo naturales ó del país ó emigrados extranjeros, quieran ir á esos lugares para establecerse; i después de puestos en Huanchaco, el prefecto de La Libertad proveerá á su marcha hasta dichos lugares, mientras se explora ó pone expedita la marcha de los emigrados ó exploradores por el Huallaga.

Art. 17.—Conforme á la lei de 21 de noviembre de 1832, los terrenos cultivados i casas edificadas gozarán de la excención de contribuciones i de los demás privilegios que las leyes conceden á los poseedores de tierras eriazas.

---

(1) Esta lei, que corre inserta en el tomo 11 de la compilación de Nieto, pág. 372, aún cuando establecía en su artículo primero, de una manera general "que todo introductor de colones extranjeros de cualquier sexo, cuyo número no baje de cincuenta, i cuyas edades sean de diez á cuarenta años, disfrutará una prima de treinta pesos por individuo", concedía de una manera especial privilegio exclusivo de introducción de colones chinos en los departamentos de Lima i Libertad á don Domingo Elías i don Juan Rodríguez.—Por ese motivo no se tomará en cuenta en el capítulo respectivo de esta compilación, aparte de que fué degorada por la de 19 de setiembre de 1853, que corre á fojas 245 del tomo 4° de la colección de leyes de Oviedo.

Art. 18.—Los nuevos pobladores no pagarán contribución alguna por el espacio de veinte años, según la lei de 24 de mayo de 1845 (1), así como los católicos tampoco pagarán derechos obvencionales ó parroquiales, siendo los curas que allí se establecieren rentados por el estado. Así mismo serán excentos todos los nuevos pobladores del impuesto de papel sellado, pudiendo usar del común para sus peticiones i contratos.

Art. 19.—Todos los pensionistas del estado civiles ó militares que no estén en actual servicio i quieran residir en esos territorios, gozarán, además de las concesiones de esta lei, sus respectivos haberes, que se les pagarán en esos lugares, á cuyo fin la prefectura de La Libertad remitirá los fondos necesarios al gobernador general de Loreto, con cargo á las respectivas dependencias.

Art. 20.—El gobierno facilitará el trasporte i establecimiento de sacerdotes conversores i demás que, para el objeto de propagar la fé ó para el servicio del culto relativamente á los católicos que allí se establezcan, destinen los prelados eclesiásticos.

Art. 21.—Se permitirá, en las nuevas poblaciones, que los individuos que las formen, se reunan en corporaciones municipales bajo la presidencia del gobernador del respectivo distrito ó territorio para arreglar, lo relativo á la administración local, sin que los gobernadores nombrados por el presente decreto intervengan en afectar sus derechos de todo género en el orden de la libertad individual, cuidando solo de la conservación del orden público i la de la autoridad nacional conforme á las leyes. Los estatutos de estas corporaciones serán sometidos á la aprobación del gobierno.

Art. 22.—Por la razón de ser aquel territorio un establecimiento nuevo i no haber autoridades judiciales, se permitirá que, para la administración de la justicia, nombren los nuevos pobladores jueces delegados, eligiéndolos en la forma más conveniente, hasta que el congreso estatuya lo que debe observarse relativamente á la administración de justicia así como á la municipal.

Art. 23.—Teniendo las exploraciones de los ríos interiores del Perú por uno de sus principales objetos establecer la

(1) Véase en el capítulo. "Administración general"—Tomo 1—página 229.

comunicación con las misiones del Pozuzo, el idtendente general de dichas reducciones observará en su jurisdicción las disposiciones de este decreto, entendiéndose con el gobierno directamente.

Art. 24.—El intendente de reducciones hará la distribución del territorio del modo más arreglado, dando cuenta de las adjudicaciones que haya hecho para confirmarlas, ó para variarlas si no fuesen conformes á este decreto.

Art. 25.—Estando dispuesto por la lei de 24 de mayo de 1845 (1) que se abran dos caminos, de Pasco al Pozuzo i del Pozuzo al Mairo, el estado proporcionará los fondos necesarios para que, por el intendente del Pozuzo, se completen estas obras bajo la dirección de este funcionario á la mayor brevedad.

Art. 26.—Los gobernadores locales, actuales de la Misión alta, i demás territorios pertenecientes á la república en la margen septentrional del Amazonas ó Marañón seguirán ejerciendo la autoridad que tienen, bajo la dependencia de la prefectura de Amazonas, mientras por decretos especiales se determine lo conveniente para el más expedito régimen en dicha parte del territorio.

Art. 27.—Del presente decreto se dará cuenta oportunamente al congreso.

El ministro de estado en el despacho de gobierno i relaciones exteriores, queda encargado de la ejecución de este decreto i de hacerlo publicar i circular.

Dado en la casa de gobierno en Lima, á 15 de abril de 1853.

JOSÉ RUFINO ECHENIQUE.

José Manuel Tirado. (2)

---

[1] Corre en el capítulo "Administración general"—Tomo I—página 220.
(2) "El Peruano". -No. 29.—Tomo 26.—Año 1854.

1854

Concediendo á los súbditos del Brasil la libre navegación del Amazonas

JOSÉ RUFINO ECHENIQUE,

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,

Considerando:

Que el decreto de 15 de abril de 1853 (1) ha dado lugar á varias cuestiones i dudas que es necesario terminar i resolver.

Decreto:

Artículo 1º.—Los súbditos brasileros pueden navegar libremente en los ríos del Perú, afluentes al Amazonas, conforme al artículo 1º del tratado de 23 de octubre de 1851 (2.)

2º.—El gobierno señalará en cada río los puertos en que pueda hacerse la carga de las mercaderías por los empresarios que obtengan ú obtuvieren el privilegio de la navegación por vapor, según lo estipulado en el artículo 1º, adicional, párrafo 5º del tratado con el imperio del Brasil.

3º.—Si se pretendiese por otros estados, que sus súditos i buques sean admitidos á la navegación del Amazonas i sus confluentes en la parte del territorio peruano, porque se crean con derecho para ello en virtud de los tratados celebrados con la república, el gobierno procederá al otorgamiento ó denegación de las demandas que se le dirijan, según lo pactado en los tratados vigentes, ó en el modo i con las condiciones que creyere más justas i convenientes.

4º.—Reconociendo el gobierno peruano el derecho que tienen todos los ribereños en la navegación del Amazonas, reconoce también la necesidad de acordar con ellos los reglamentos generales de policía i demás medidas que para ello sea necesario adoptar.

---

[1] Corre en la página 46

[2] Véase dicho tratado en la página 18.

5º.—Este decreto es solamente aclaratorio del de 15 de abril de 1853 en los puntos expresados en los anteriores artículos.

Dado en la casa del gobierno en Lima á 4 de enero de 1854.

JOSÉ RUFINO ECHENIQUE.

José G. Paz-Soldán. (1.).

1854

El gobernador general de Loreto comunica al subprefecto de Mainas la llegada al puerto del mismo nombre de los vapores nacionales "Tirado" i "Huallaga."

Gobierno general
de Loreto.

Yurimaguas, abril 9 de 1854.

Al señor subprefecto de la provincia de Mainas.

Tengo la satisfacción de participar á U. que el 14 del pasado á las 3 de la mañana llegaron á Loreto los vapores "Tirado" i "Huallaga" mandados construir por el supremo gobierno para la exploración de estos ríos i que el primero de dichos vapores ha hecho un viaje feliz hasta este punto, lo que me es sumamente placentero i debe ser mui satisfactorio para todo peruano, por quedar ya conocida la capacidad del Huallaga para la navegación por vapor.

Igualmente participo á U. que el 23 del anterior fondeó en Loreto el vapor "Monarca" perteneciente á la compañía de navegación i comercio del Amazonas el que trajo á su bordo al señor presidente del Alto Amazonas [2] con su secretario [3], i ayudante [4], i me ha sido mui grato ver

---

(1) "El Peruano"—Número 12.—Tomo 26—Año 1854—Página 41.
(2) Don Herculano Terreira Penna.
(3) Don Juan Wilkens de Mattos
(4) Teniente don Benito Gómez de Machao.

honrada esta provincia con la presencia de tan distinguidos personajes.

Dios guarde á U.

Francisco Alvarado Ortiz [1.]

1854

El gobernador de Andoas dice al subprefecto de Moyobamba que dará las órdenes convenientes para que se ponga expedita la navegación del Pastaza.

Gobierno del distrito
de Andoas

Andoas, septiembre 24 de 1854.

Al señor sub-prefecto de la provincia de Moyobamba.

Orientado en la respetable nota de US. circular, fecha 23 de julio próximo pasado referente á la composición de los caminos; digo que mandaré cortar los palos que caen al rio Pastaza, para que sean menores las correntadas que estorban á los traficantes.

Dios guarde á US.—*Coriano Sumaeta* [2.]

1857

Término del contrato con la compañía de navegación del Amazonas.

Lima, mayo 15 de 1857.

Habiendo llegado el caso previsto en el artículo 17 del contrato que celebró el gobierno del Perú con la compañía brasilera de navegación por vapor del Amazonas, [3] confor-

(1) Documentos del Archivo especial de límites.— Sección Ecuador, república, — siglo XIX—Número 474—carpeta 8.

(2) Documento del archivo especial de límites.—Sección Ecuador, república—siglo XIX —Número 472—carpeta 8.

[3] Véase dicho contrato en la página 34.

me al tenor del cual, quedó á voluntad del gobierno estipular ó nó, vencidos los tres primeros años, la renovación del contrato, si la hallaba entonces conveniente: i considerando que al renovarse el contrato de navegación fluvial, debe siempre tenerse en mira, no sólo procurar á los pueblos peruanos ribereños del Amazonas, los beneficios de la fácil comunicación i el comercio, sino alcanzar además tales ventajas con severa economía, de modo que se obtenga una proporción justa entre ellas i los desembolsos que demanden al erario: que los datos suministrados por el gobernador de Loreto, lejos de justificar grandes utilidades, i mucho menos la deseada economía, presentan estos objetos mas bién como esperanzas que podrían realizarse, que como hechos existentes ya: que mientras tanto el gravamen anual de S. 20000 sobre el Tesoro público sigue vigente, i duraría aún, supuesta la renovación en los mismos términos, por todo el tiempo que se estipulara prorrogar el contrato: que en esta clase de empresas es conveniente abrir la concurrencia de distintos empresarios, que con propuestas diferentes permitan al gobierno dar su preferencia á la que ofrezca mayores beneficios; se declara: que no usa el gobierno del derecho de renovar el contrato de navegación por vapor del Amazonas, que se había reservado por el artículo 17 del celebrado con la compañia brasilera en 4 de noviembre de 1852 bajo las modificaciones de 14 de marzo de 1853 [1]; debiendo recojerse de la gobernación de Loreto, mientras espira el plazo de cinco años estipulado en el artículo 1º, los datos necesarios sobre el estado mercantil i las necesidades de comunicación de los pueblos ribereños del Amazonas, para que sirvan oportunamente de base á las nuevas propuestas que la actual, ú otras distintas compañías quisieren hacer. Póngase en noticia del señor Enviado extraordinario i Ministro plenipotenciario de S. M. el emperador del Brasil, comuníquese al agente de la compañía don Juan Da Ponte Ribeiro i publíquese.

Tres rúbricas de S. E. el Consejo de ministros

ZEVALLOS [2] [3.]

---

[1] La resolución de 14 de marzo de 1853, se encuentra en la página 40

(2) Por ausencia del presidente, gran mariscal don Ramón Castilla, que se había dirigido á Arequipa á batir las huestes revolucionarias del general Vivanco, ejerció el mando supremo de abril de 1857 á marzo de 1858 el consejo de ministros, que lo formaban don José María Raigada, don Manuel Ortíz de Zevallos, don Luciano María Cano i don Juan M. del Mar.

(3) "El Peruano"—Tomo 3?.—Página 465.- Número 116.

1858

Convención fluvial entre el Perú i el Brasil

EL LIBERTADOR RAMON CASTILLA

Presidente Constitucional de la República, etc.

Por cuanto:

Entre la República del Perú i el Imperio del Brasil se celebró por los respectivos plenipotenciarios el dia 22 de octubre de 1858 la siguiente convención fluvial:

CONVENCIÓN FLUVIAL ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ I EL IMPERIO DEL BRASIL

En lnombre de la Santísima é individua Trinidad.

La República del Perú i el Imperio del Brasil, igualmente animados del deseo de estrechar i fortificar las Relaciones de Amistad i buena inteligencia que por fortuna existen entre los dos paises: penetrados de la necesidad i conveniencia de proteger i desarrollar, en beneficio recíproco los intereses comerciales i de navegación que los ligan; i reservándose celebrar un Tratado definitivo i que contenga estipulaciones permanentes, en vista de datos mas exactos i seguros i con mejor conocimiento de las necesidades del Comercio de ambos pueblos, mediante el estudio práctico de su desarrollo i progreso; han resuelto ajustar una nueva convención fluvial que llene por ahora aquellos importantes objetos, atendidas las actuales circunstancias i condiciones de los Estados contratantes. Para este fin han concedido plenos i bastantes poderes, á saber:

El Excelentísimo Consejo de Ministros, Encargado del Poder Ejecutivo de la República, al señor doctor don Manuel Ortiz de Zevallos, Ministro de Estado en los Departamentos de Relaciones Exteriores i de Hacienda i Comercio;

I Su Magestad el Emperador del Brasil al señor don Manuel María Lisboa, de su Consejo, Dignatario de la Orden

Imperial de la Rosa, Comendador de la de Cristo del Brasil i su Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario cerca del Gobierno del Perú;

Quienes después de haber canjeado, examinado i hallado en buena i debida forma sus respectivos plenos poderes, han convenido en los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1°

La República del Perú i el Imperio del Brasil convienen en declarar libres las comunicaciones entre sus Estados por cualesquiera vías terrestres ó fluviales, que dén paso del uno al otro territorio; i en que el tránsito de las personas i de sus equipajes por la frontera esté exento de todo impuesto nacional ó municipal, sujetándose únicamence dichas personas ó sus equipajes, á los reglamentos fiscales i de policía que cada gobierno estableciese en su respectivo territorio.

ARTÍCULO 2°

Su Magestad, el Emperador del Brasil, conviene en permitir, como concesión especial, que las embarcaciones peruanas, registradas en forma, puedan pasar libremente del Perú al Brasil, i vice-versa, por el río Amazonas ó Marañón, i salir por el mismo río al Océano, i vice-versa, siempre que se sujeten á los Reglamentos fiscales i de policía establecidos por la autoridad superior brasilera.

ARTÍCULO 3°

En reciprocidad i compensación, la República del Perú, conviene también en permitir como concesión especial, que las embarcaciones brasileras registradas en forma, puedan pasar libremente del Brasil al Perú i vice-versa, por el expresado río Amazonas ó Marañón siempre que se sujeten á los Reglamentos fiscales i de policía establecidos por la autoridad superior peruana.

ARTÍCULO 4.°

Estos Reglamentos deben ser los mas favorables á la navegación i comercio de los dos países.

ARTÍCULO 5º

Las dos altas partes contratantes, de común acuerdo, adoptarán, en la extensión del río Amazonas que respectivamente les pertenece, un sistema de policía fluvial i los reglamentos fiscales que tengan á bien establecer en los puertos habilitados para el comercio, guardando la posible uniformidad en cuanto sea compatible con las leyes especiales de los dos países.

ARTÍCULO 6º

Para los efectos de esta convención serán consideradas como embarcaciones peruanas, ó brasileras, aquellas cuyos dueños ó capitanes sean respectivamente ciudadanos del Perú ó súbditos del Brasil, cuyos roles de tripulación, licencias i patentes acrediten en debida forma que han sido matriculadas con sujeción á las ordenanzas i leyes de sus naciones, i que enarbolan legalmente sus banderas.

ARTÍCULO 7º

Las embarcaciones á que se refieren los artículos precedentes podrán comerciar libremente en los puertos fluviales del Perú ó del Brasil, que para ese objeto se hallen habilitados ó se habilitaren en lo sucesivo por los gobiernos de las dos partes contratantes.

ARTÍCULO 8º

Además de los puertos habilitados las partes contratantes designarán otros lugares donde puedan arribar los buques que siguiendo su viaje, necesitan reparar sus averías ó proveerse de combustible ó de otros objetos indispensables. La arribada sólo se extenderá al tiempo preciso para el objeto que la motivase, i las autoridades del lugar exijirán durante ella la exhibición del rol de tripulación, la lista de pasajeros i el manifiesto de la carga, i visarán gratis todos, ó cualesquiera de esos documentos.

Ningún pasajero podrá desembarcar en los lugares designados en este artículo, sin obtener antes licencia de la au-

toridad respectita, á la que, con ese fin, presentará sus pasaportes que serán visados por ella.

ARTÍCULO 9º

El gobierno de la República del Perú i el de su Magestad, el Emperador del Brasil, se darán recíproco i oportuno conocimiento de los lugares que designen para las comunicaciones con tierra, previstas en el artículo anterior; i si cualesquiera de ellos juzgase conveniente hacer alguna modificación á ese respecto, se verificará con acuerdo mutuo, i previa noticia del otro con la anticipación necesaria.

ARTÍCULO 10

Toda comunicación con tierra, no autorizada, ó por lugares no designados i fuera de los casos de fuerza mayor, será castigada con multa, sin perjuicio de imponerse además á los delincuentes las otras penas en que por tales infracciones incurran, con arreglo á la legislación del país en que se cometan.

ARTÍCULO 11

Fuera de los puertos fluviales habilitados para el comercio sólo se permitirá desembarcar el todo ó parte de su carga á los buques que, por causa de avería, ó por otro incidente fortuito i extraordinario, no puedan continuar su viaje. En este caso el capitán de la embarcación deberá préviamente dirigirse á los empleados fiscales, i, á falta de ellos, á las autoridades del lugar mas inmediato, sujetándose á las medidas que dichos empleados ó autoridades juzguen necesarias conforme á las leyes del país para impedir el contrabando.

Los capitanes de las expresadas embarcaciones solo podrán salvar los requisitos, antes puntualizados, cuando lo exija indispensablemente la inminencia del peligro; pero en todo caso deberán comprobar que fué ese el único medio de salvar la embarcación ó su carga. Las mercaderías que, por estas circunstancias extraordinarias, sean puestas en tierra no pagarán derecho alguno si son reembarcadas.

ARTÍCULO 12

Toda descarga ó trasbordo de mercaderías hecho sin previa autorización, ó sin las formalidades prescritas en el artículo anterior, estarán sujetos al pago de una multa, sin perjuicio de las demás penas que en sus casos respectivos, conforme á las leyes del Perú ó del Brasil, deban imponerse á los que cometan delito de contrabando.

ARTÍCULO 13

Siempre que por haberse infrinjido los reglamentos fiscales ó de policía, concernientes al libre tránsito fiuvial, se hubiesen embargado mercaderias ó los buques ó embarcaciones menores que las conduzcan, las dos partes contratantes estipulan, que bastará para ordenar que sea alzado tal embargo, la prestación de una fianza ó caución suficiente para asegurar el valor de los objetos embargados. Del mismo modo cuando la infración cometida no parezca mas pena que la de multa, se permitirá al infractor la continuación de su viaje, asegurando el valor de dicha multa i su efectivo pago dentro de un plazo competente.

ARTÍCULO 14

Si algún buque de una de las dos altas partes contratantes, naufragase, sufriese avería ó fuese abandonado en las riberas de la otra, se dará á dicho buque i su tripulación toda asistencia i protección posibles; i el buque, cualquiera parte de él, todo su aparejo i pertenencias i todos los efectos i mercaderías que se salvaren, ó el producto de ellas si se venden, serán fielmente entregados á sus dueños ó agentes debidamente autorizados; i si no hai propietarios ó agentes serán entregados al respectivo cónsul ó vice-cónsul, pagando únicamente los gastos ocasionados en la conservación de la propiedad, ú otros que se paguen en iguales casos por buques nacionales naufragados; i se permitirá, en dicho caso de naufrajio ó avería, descargar si fuese necesario, las mercaderías ó efectos que se hallen á bordo, sin exijir por esto ningún derecho, á no ser que se destinen á la venta ó consumo en el país en que se hubieren desembarcado.

ARTÍCULO 15

Cada uno de los dos Estados podrá establecer derechos destinados á los gastos de faros, balizas i cualesquiera otros auxilios que preste á la navegaeión; pero tales derechos solo gravarán á los buques que directamente se dirijan á esos puertos ó á los que entren en ellos por escala (salvo los casos de fuerza mayor) si estos allí cargaren ó descargaren.

ARTÍCULO 16

Fuera de los derechos á que se refiere el artículo anterior, el tránsito fluvial no podrá ser gravado directa ni indirectamente con impuesto alguno, sea cual fuere su denominación.

ARTÍCULO 17

La República del Perú i Su Magestad el Emperador del Brasil, convienen en nombrar dentro del plazo de doce meses, contados desde la fecha del canje de las ratificaciones de la presente convención, una comisión mixta, que, en los términos del artículo 7.°, de la de 23 de octubre de 1851 (1) reconozca i deslinde la frontera de los dos Estados.

ARTÍCULO 18

Quedan sin efecto los artículos 1º i 2º de la mencionada convención de 23 de octubre de 1851 i los separados á que dicha convención se refería.

ARTÍCULO 19

La presente convención permanecerá en vigor por el término de diez años, contados de la fecha del canje de las ratificaciones (2), concluidos los cuales continuará hasta que una de las Altas Partes Contratantes notifique á la otra su deseo de darla por terminada, i cesará doce meses después de la fecha de esta notificación.

---

[1] Véase dicha convención en la página 18 .

[2] El canje de las ratificaciones, se verificó en París el 27 de mayo de 1859.

ARTÍCULO 20

Esta convención será ratificada por Su Excelencia el Presidente de la República del Perú, i por su Magestad el Emperador del Brasil, en la forma constitucional de cada Estado i las ratificaciones canjeadas en el menor tiempo posible en Lima, Río Janeiro ú otro punto que oportunamente i de común acuerdo se designe.

En fé de lo cual, el Plenipotenciario de la República del Perú i el de Su Magestad el Emperador del Brasil, firmaron la presente convención i la sellaron con sus respectivos sellos.

Hecha en Lima á los veinte i dos días del mes de octubre de mil ochocientos cincuenta i ocho.—Manuel Ortiz de Zevallos.—(L. S.)—Miguel María Lisboa.—(L. S.)

Por tanto: i habiendo el Congreso aprobado dicha convención fluvial, el 10 de diciembre del mismo año, en uso de las facultades que la Constitución de la República me concede, he venido en aceptarla, aprobarla i ratificarla, teniéndose como lei del Estado i comprometiendo para su observancia el honor nacional.

En fé de lo cual, firmo la presente ratificación, sellada con las armas de la República i refrendada por el Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, en Lima á 1.° de abril de 1859.

(Firmado)—RAMÓN CASTILLA.

El Ministro de Relaciones Exteriores (Firmado)—JOSÉ FABIO MELGAR. (1)

1859

Segundo contrato con la Compañía brasilera de Navegación del Amazonas.

CONTRATO

El Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, con autorizacion de su Gobierno, i don Juan Duarte da Ponta Ribei-

---

[1] "El Peruano" -Suplemento al N° 19—30 de marzo de 1856—Año 18— Tomo 39.

ro, especialmente autorizado por el presidente de la compañía brasilera de navegación i comercio del Amazonas, con el objeto de hacer extensiva dicha navegación hasta los lugares del litoral peruano de aquel río, que se designarán oportunamente, han celebrado el siguiente contrato:

Art. 1º—La citada compañía de navegación i comercio, se obliga á continuar el servicio que ha prestado antes, haciendo doce viajes anuales hasta un punto accesible del Amazonas, que el gobierno peruano designe, en su confluencia con el Huallaga.

Art. 2º—Por el servicio estipulado en el artículo precedente, pagará el gobierno peruano mensualmente, en los primeros seis días de cada mes, la cantidad de diez mil pesos fuertes en letras giradas contra los consignatarios del guano en Londres.

Art. 3.º—Cuando por circunstancias siniestras ó inconvenientes de fuerza mayor, los paquetes no completasen el viaje redondo , tendrá la compañía únicamente derecho á la cantidad correspondiente á la distancia navegada, calculándose por el número de millas, con relación á los precios del citado viaje redondo, i quedando la compañía responsable al reintegro de dicha cantidad si dejase de realizar la navegación en los términos estipulados en el artículo 1º; i si dejase de hacer dos viajes sucesivos, salvo los indicados de los de fuerza mayor, quedará rescindido este contrato, sin perjuicio del reintegro expresado.

Art. 4º—Los paquetes de la compañía gozarán en el territorio peruano de las mismas ventajas otorgadas á los buques nacionales, quedando con todo sujetos á los reglamentos fiscales i de policía en los puertos para donde conduzcan pasageros i carga.

Art. 5º—No será permitido á los paquetes de la compañía, ni podrá exijírsele que se demoren en los puertos más que el tiempo necesario que se expresará en la tarifa que se fije por la compañía, de acuerdo con la respectiva autoridad peruana, contándose el plazo, desde el momento en que fondeen los paquetes, bien sea en días de trabajo ó en los feriados, i quedando entendido que el máximun del tiempo de la demora no es obligatorio, i que las autoridades locales deben despachar los paquetes oportunamente.

Art. 6º—Conforme á lo indicado en el artículo anterior.

la compañía, de acuerdo con el prefecto de Loreto, ó con la persona que al efecto comisionare organizará la tarifa de fletes i pasajes que deberán pagar los particulares i el itinerario de las distancias i los plazos de estadías en los puertos, que no podrán alterarse sino por mutuo acuerdo.

Art. 7º—El gobierno peruano concederá gratuitamente á la compañía, el usufructo de los terrenos valdíos, necesarios para sus almacenes, muelles, etc., en los lugares que al efecto se designen; debiendo proveerse á los paquetes de la compañía, por sus justos precios, de la leña que necesiten i proporcionándoles prácticos de la navegación del río, siempre que los comandantes de los paquetes lo exijan.

Art. 8º—Los paquetes de la compañía trasportarán gratuitamente la valija del gobierno i del correo, comprometiéndose sus comandantes á recibirla i entregarla en los lugares donde tocaren, dando los convenientes recibos, i exigiéndolos de las agencias ó personas debidamente autorizadas, sin que este servicio ocasione demoras, ni se oponga á lo estipulado en el artículo 5.º.

Art. 9º—Serán también conducidos, gratuitamente, en cada viaje de dichos paquetes:

1º—Hasta cuatro empleados civiles, militares ó eclesiásticos, que fueren en servicio del gobierno peruano, pagando ellos únicamente sus alimentos;

2º—Hasta ocho individuos de tropa que recibirán á bordo el mismo alimento que los individuos que forman la tripulación de los paquetes;

3º—Los bagajes de dichos empleados, con tal que no excedan del volúmen permitido á los demás pasajeros; i

4º—Hasta dos toneladas de carga del referido gobierno.

10.—La compañía de navegación se compromete á efectuar sus viajes con la debida regularidad, i á arreglar el servicio de sus líneas, de modo que llegando en tiempo fijo á un punto señalado, pueda hacerse con facilidad i en épocas conocidas el trasporte de mercaderías;

11.—La misma compañía se compromete igualmente á emplear buques de capacidad suficiente para el trasporte de pasajeros i mercaderías i establecer pasajes de 1ª, 2ª i 3ª clase.

Art. 12.—El presente contrato durará por el término de

dos años á contar desde el primer viaje que se hiciere: el primer año forzoso i el segundo voluntario para el gobierno del Perú; debiendo éste manifestar con previo aviso de seis meses, su intención de darlo por concluído al fin del primer año, i quedando entendido que si se hubiesen empezado los viajes del segundo año, este será ya forzoso para los dos contratantes. Si el gobierno en alguna época del presente contrato, ó al fin del segundo año de su duración, quisiese continuarlo por dos años más, bajo las mismas condiciones, bastará que dé conocimiento á la compañía con previo aviso de seis meses.

Art. 13.—El presente contrato queda sugeto á la aprobación del presidente de la compañía, que no podrá demorar su aceptación ó negativa más de seis meses, á contar de la fecha, pudiendo principiar los viajes de los paquetes luego que tenga conocimiento de este contrato.

Lima, 9 de julio de 1859. [Firmado]—José Fabio Melgar.—[Firmado]—J. Duarte da Ponte Ribeiro.

DECRETO APROBATORIO

Lima, á 27 de julio de 1859.

Apruébase en todas sus partes los trece artículos que contiene el convenio que antecede, celebrado por el ministro de relaciones exteriores de la república, don José Fabio Melgar, con el apoderado de la compañía brasilera de navegación del Amazonas, para la regularidad de dicha navegación en el litoral peruano, bajo las condiciones estipuladas en el referido contrato. Al efecto, diríjase al Prefecto de la Provincia Litoral de Loreto las instrucciones respectivas.—Comuníquese i publíquese.—Una rúbrica de S. E [1]—Morales—[2]. [3].

---

(1) Gran Mariscal don Ramón Castilla.

[2] Don Manuel.

(3) —"El Peruano" —Euero 19 de 1868. Tomo 44.—Año 22.—No 8. Página 39.

1860

El prefecto de Loreto insta al gerente de la compañía brasilera de navegación á que le dé una respuesta definitiva sobre las bases de arreglo de fletes, pasajes etc., que le propuso.

República Peruana
—
Prefectura
i Comandancia General
de la provincia litoral de Loreto
—

Laguna, junio 3 de 1860.

Al Illmo. señor don Manuel Antonio Pimienta Bueno, gerente de la compañía de navegación i comercio del Amazonas en el Pará:

Ayer noche tuve el placer de dirigirme al señor Nuño Alvos Pereira de Mello Cardoso, comandante del vapor "Tabatinga", incluyendo en mi comunicación las bases propuestas por mí para el arreglo final de las tarifas de fletes, pasajes i demoras que ya tuve la satisfacción de dirigir á US. I. desde Loreto, con fecha 30 de abril último; i por la contestación que acabo de recibir esta mañana del señor comandante del "Tabatinga", veo con pesar que aún se demorará ese arreglo: por cuanto el señor Nuño Alvos Pereira de Mello Cardoso espera todavía someter al conocimiento de US. I. las precitadas bases, sin duda por carecer de las facultades precisas para dar por si mismo una solución á tan importante asunto.

En este estado, i no pudiendo ya dejar trascurrir más tiempo en la actual indecisión, sin que corra riesgo de ser entrabada la libertad que el gobierno peruano se reserva por el artículo 12.° del convenio celebrado por la compañía de navegación i comercio del Amazonas en 9 de julio de 1859, (1) me veo en la precisión de hacer á US. I., á nombre del mismo gobierno peruano, las declaraciones siguientes:

(1) Véase en la página 63.

1ª—Si las bases propuestas por mí no fueran aceptadas como las únicas equitativas por el comercio peruano, en vista de las ventajas ofrecidas á la compañía de navegación i comercio del Amazonas, la expresada compañía queda notificada de cesar los efectos del precitado convenio de 9 de julio de 1859, una vez concluído el año forzoso allí estipulado.

2ª—La compañía de navegación i comercio del Amazonbs no deberá considerar sino como toleradas, no como consentidas, las tarifas que hoi norman el servicio de sus paquetes en el litoral peruano; i en este sentido el prefecto que suscribe no puede menos que dejar á salvo el derecho á reclamación de los interesados por el exceso de lo cobrado en fletes i pasajes sobre los términos en que sean arregladas finalmente las tarifas.

3ª—Queda también á salvo el derecho del gobierno peruano á la clasificación de los viajes que verifiquen los paquetes de la compañía, sin que hayan sido llenados ni todas las condiciones esenciales, ni los compromisos contraídos en el precitado convenio de 9 de julio de 1859.

Al dirigirme á US. I. con las tres declaraciones expresadas, es mi deseo que US. I. se convenza de que creo cumplir en ello un deber que la conciencia i la justicia me imponen.

Pero como al mismo tiempo, á este deber estricto se opongan mis deseos vehementes por la interrumpida prosperidad i la más estrecha comunicación de todos los pueblos brasileros i peruanos, que bañan el Amazonas i sus confluentes, yo vería con placer que la compañía de navegación i comercio del Amazonas, acreditase en Lima una persona digna de su confianza, para que terminase allí mismo todos los arreglos que puedan concernir al repetido convenio de 9 de julio, puesto que libre allí el gobierno en su acción, podría mirar con admirables condiciones que en mi escrupuloso concepto serían aquí consideradas como gravosas.

Así terminado, tengo el honroso placer de reiterar á US.I. los sentimientos de mi mui atenta i distinguida consideración.

Dios guarde á US. I.—Javier Mesa.

Es copia.—Moyobamba, noviembre 3 de 1862.

José María Pividal, secretario. (1)

[2] "El Peruano".—Año 21.—Tomo 43.—N ° 44. Página 201.

1861

Ordenando la construcción de dos vapores para la navegacion del Amazonas i una máquina á vapor para el establecimiento de una factoría en Iquitos.

Lima, enero 7 de 1861.

Atendiendo á que la creación del departamento marítimo militar de Loreto, tiene por principal objeto facilitar los medios de comunicción con el Atlántico, á fin de atraer sobre esa parte de nuestro territorio el comercio europeo que promueva el desarrollo de los veneros de riqueza que encierra, i cuya explotación es necesaria para su futuro engrandecimiento: que sin la adquisición de buques apropiados para la navegación de los ríos que cruzan esa región, no es fácil conseguir tan importante objeto.

Se dispone:

La construcción en Londres de dos vapores de trescientas á quinientas toneladas, casco de acero, fierro ó madera para la navegación fluvial del Amazonas i sus confluentes, así como también la de una máquina de vapor de la fuerza de doce caballos con los auxiliares de factoría, que debe establecerse en dicho departamento, para reparos de buques, construcciones de molinos i útiles de agricultura.

En su consecuencia:

Autorízase al contralmirante don Ignacio Mariátegui, para que, de acuerdo con nuestro ministro residente en Londres, contrate dichas obras, con sujeción á las instrucciones que al efecto se le darán.

Rúbrica de S. E. (1)

PEZET [2] (3).

---

(1) Gran mariscal Ramón Castilla.

(2) General Juan Antonio.

(3) Copia del original existente en la dirección de marina del ministerio de la guerra

1861

Establecimiento de un apostadero en Loreto

Véase en el capítulo "Geografía Política," página 23, el decreto de 7 de enero de 1861 que crea el departamento marítimo militar de Loreto i manda organizar en el mismo una escuela náutica, factorías i otros establecimientos navales.—Aunque en el decreto no se fija el lugar donde debía establecerse el apostadero fluvial, habiendo encontrado los oficiales de marina é ingenieros que el gobierno envió al nuevo departamento que el puerto de Iquitos, por su situación topográfica i recursos, era preferible á los otros pequeños pueblos ribereños del Amazonas para el establecimiento de la comandancia general, factoría, etc., resolvieron fundar en él el apostadero (1)

1861

Se declara que desde el 27 de julio de 1859 caducó el contrato celebrado por el gobierno con la compañía brasilera de navogación del Amazonas.

Lima, á 2 de diciembre de 1861.

Visto el contrato celebrado en 27 de julio de 1859 (2), entre el gobierno i la compañía brasilera de navegación del Amazonas, para hacer extensiva dicha navegación hasta el puerto peruano designado en el mismo contrato, con los documentos i datos que se han acumulado en este expediente, respecto á la vigencia ó caducidad del segundo año de los contratados; i resultando: — 1.° que por la cláusula 12ª se estipuló que el expresado segundo año era voluntario para el gobierno, i que en el caso de no tener éste á bien la vigencia de ese año, debería manifestar su intención seis meses antes de que principiara. — 2.° que los años del contrato debían principiar, según la misma cláusula 12ª desde el primer viaje que se hiciese — 3.° que el primer viaje del primer año se rindió en 27 de enero de 1860, i que por consiguiente

---

[1] Véase la memoria presentada por el ministro de guerra i marina á la legislatura de 1864. página 37, donde se contienen importantes datos relativos á la fundación del apostadero de Iquitos.

[2] Corre en la página 63.

hasta el 27 de julio del mismo año estaba el gobierno en tiempo hábil para hacer el desahucio del año voluntario— 4.° que este desahucio se verificó, por acuerdo del gobierno, á fines de abril ó principios de mayo del referido año 60, por el ministro de relaciones exteriores Dr. D. Miguel del Carpio, haciendo la notificación personalmente i en su calidad de ministro, al apoderado de la compañía de navegación don Juan Da Ponte Ribeiro, de lo que resulta haberse hecho la notificación en tiempo hábil — 5.° que este hecho importante consta, no sólo de la exposición del exministro Dr. don Miguel del Carpio, sino también de igual exposición del oficial mayor don Juan Ezeta i de la confesión terminante del apoderado Da Ponte Ribeiro —6.° que además se corrobora la existencia del mismo hecho con haber procedido inmediatamente Da Ponte Ribeiro á proponer un nuevo contrato por mayor número de años i menor subvención que el desahuciado — 7.° que aunque para destruir la idea del desahucio alega Da Ponte Ribeiro, que en aquel acto solo se trató de la modificación del contrato, esto no hace más que confirmar el hecho, pues la modificación no puede existir sin el desahucio — 8.° que respecto á estos hechos i á otros del mismo negocio, incurre Da Ponte en inexactitudes que se prueban con su misma exposición i con otros datos del expediente — 9.° que es de ningún valor la ingerencia que se pretende dar al oficial mayor D. Juan Ezeta para apoyar las inexactitudes á que se alude, pues en materias oficiales no ha debido referirse Da Pònte Ribeiro sino al ministro de relaciones exteriores — 10.° que la continuación de los viajes de los vapores brasileros en el Amazonas, durante el año en cuestión, no prueba, como pretende Da Ponte, la vigencia del contrato por ese año, sino que á esos vapores como destinados al Amazonas, les conviene continuar su navegación — 11.° i último, que existe un hecho más significativo i convincente que todas las pruebas hasta aquí aducidas, cual es el de que habiéndose cobrado en su debido tiempo todas i cada una de las mensualidades del primer año, se dejaron de cobrar las pertenecientes al segundo, hasta que al vencerse la última, según el interesado, se presentó al ministro de relaciones exteriores, exigiendo, con la mayor urgencia i de un modo inusitado i extraño, *siquiera una* de dichas mesadas; siendo de notar que en esta

conferencia reconvino el ministro á Da Ponte por la indicada falta de recaudación: Da Ponte contestó que no había cobrado, porque sabía que el ministro se hallaba en apuros pecuniarios; replicó el ministro que él no había sido del ramo de hacienda en los seis primeros meses de los de la supuesta deuda, i que ni el ministro de aquel ramo en los primeros meses, ni el de los últimos habían tenido apuros pecuniarios que les impidiesen pagar la subvención que hubiesen debido, á lo que no tuvo razón alguna que aducir Da Ponte Ribeiro; se declara: que el gobierno no se considera responsable á las mensualidades que pretende cobrar el apoderado de la compañía brasilera de navegación del Amazonas, en atención á que en el año á que dichas mesadas se refieren, ya no existía el contrato de 27 de julío de 1869. Hágase saber al apoderado de la compañía brasilera i comuníquese á quien corresponda.

Rúbrica de S. E. [1]—MELGAR. [2] [3]

1862

Determinando los nombres que llevarán los vaporas mandados construír en Londres para que hagan el tráfico en el Amazonas i sus afluentes.

Lima, enero 14 de 1862.

Estando para terminarse la construcción de los cuatro vapores destinados á la navegación fluvial del Amazonas i sus afluentes, así como también los dos que deben servir en el lago de Titicaca, i debiendo darse á cada uno de ellos el nombre que los distinga, se dispone: que los mayores del porte de quinientas toneladas cada uno, para la navegación del Amazonas se llamen en adelante, el uno "Morona" i el otro

[1] Gran mariscal Ramón Castilla.
(2) Don Fabio.
(3) "El Peruano".—Año 21.—Tomo 43.—Núm. 44.—Página 202.

"Pastaza", los dos pequeños para la exploración de los afluentes "Putumayo" i "Napo" i los del lago de Titicaca "Yapurá" i "Yavarí".

Comuníquese i publíquese.

Rúbrica de S. E. (1)—*Freire*. (2) (3).

1863

Declarando que los vapores "Morona", "Pastaza", "Napo" i "Putumayo" son buques trasportes que conducirán pasajeros i carga entre los puertos de Loreto i el Pará.

PEDRO DIEZ CANSECO,

SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
ENCARGADO DEL PODER EJECUTIVO.

Por cuanto es necesario determinar el carácter de los buques destinados á la navegación del río Amazonas i de sus afluentes:

Previo el voto consultivo del consejo de ministros;

Se declara: que los vapores "Morona" i "Pastaza" destinados á esa navegación, i los de igual clase "Napo" i "Putumayo", que están por armarse con igual destino, son buques trasportes, que conducirán pasajeros i carga del Pará i puertos de Loreto i otros situados á las riberas de aquel

---

(1) Gran mariscal Ramón Castilla.
[2] Don Nicolás.
(3) Copia del original, existente en la Dirección de marina del ministerio de la guerra.

río, con sujeción á los reglamentos fiscales de la república i del imperio del Brasil.

Dado en la casa de gobierno en Lima, á 18 de julio de 1863.

PEDRO DIEZ CANSECO.

Manuel de la Guarda. [1]

1863

Arreglo de las dificultades surgidas con el Brasil, motivadas por el apresamiento del vapor peruano "Morona."

Lima, julio 29 de 1863.

Visto el arreglo celebrado entre el ministro residente de la república en el Brasil don Buenaventura Seoane i el ministro de negocios extrangeros del imperio, consignados en los oficios que ambos ministros cambiaron el 23 de abril último, en el acuerdo de 24 de enero, i en la nota que el 19 de marzo dirijió á la legación peruana el marqués de Abrantes: resultando de esos diferentes documentos que se ha dado solución á las cuestiones que se hallaban pendientes entre ambos estados i que el arreglo definitivo ha comenzado á ejecutarse, no solo en lo que puede considerarse como una concesion por parte del Perú, sino también en lo que á éste le es favorable, quedando por consiguiente comprometidas la buena fé i la lealtad del gobierno; i teniendo en consideración que es necesario i urgente para los intereses del comercio i de la navegación concluir de una manera honrosa las cuestiones que existen entre el Perú i el Brasil—oído el consejo de minis-

---

(1) "El Peruano"—22 de julio de 1863—Semestre segundo—N ° 7—Año 2.—Tomo 45—Página 28

tros—aprúebase como bases del arreglo definitivo que deberá formularse las mencionadas notas; i dígase al ministro de la república en el Brasil que reasumiendo los diferentes puntos acordados, organice en la forma debida con el gobierno del Brasil, un acuerdo que ponga fin i término á las cuestiones pendientes sobre las mencionadas bases, dándosele las instrucciones acordadas.

Rúbrica de S. E. [1]

RIBEIRO. [2] (3)

1863

Protocolización de las diversas declaraciones i estipulaciones tenidas entre las cancillerías de Lima i Río Janeiro con motivo del apresamiento del vapor peruano "Morona" por autoridades brasileras.

Habiendo manifestado el señor don Buenaventura Seoane, ministro residente de la república del Perú, la conveniencia de reunir en un solo acto, las diversas declaraciones i estipulaciones constantes de los protocolos del 15 i 22 de enero, de los arreglos del 24 de enero i de 23 de abril del presente año, por los cuales fueron restablecidas entre el Perú i el Brasil, las buenas relaciones que habían sido interrumpidas, á fin del año último, por los conflictos que tuvieron lugar en las provincias del Pará i Amazonas con los vapores "Morona" i "Pastaza", pertenecientes á aquella república; i adhiriéndose á este deseo del señor Seoane el Excmo. señor Marqués de Abrantes, ministro i secretario de Estado de los negocios extrangeros, han acordado que las referidas declaraciones i estipulaciones se reasuman del modo siguiente.

---

(1) El segundo vi epresidente, don Pedro Diez Canseco.

[2] Doctor don Juan Antonio.

[3] Anexos de la memoria presentada al congreso de 1868, por el ministro de relaciones exteriores

1.° El señor doctor don Buenaventura Seoane declara: que, aunque hubiese habido falta de prudencia en el comandante del "Morona" en salir del puerto, no obstante la intimación que le había hecho el presidente de la provincia del Pará, de que protestaría contra su salida sin licencia, no hubo en ese acto ánimo deliberado de violar los reglamentos, ni de faltar al respeto debido á la presidencia, ni desconocer la soberanía territorial del Brasil, sino el deseo de evitar la responsabilidad en que juzgaba incurrir para con su gobierno, si como comandante de un buque de guerra, hubiese pedido esa licencia; pues tenía la convicción de que, el hecho de llevar mercaderías por favor, no le hacían perder sus inmunidades respecto de la aduana.

2.° El Excmo. señor marqués de Abrantes declara: que los actos practicados por las autoridades del Pará, á consecuencia de la salida del "Morona" del puerto de Belem, llevando mercaderías sin sugetarse á los reglamentos fiscales del imperio, no obstante las advertencias é intimaciones que le fueron hechas repetidamente, no solo por el presidente de la provincia i su ayudante de órdenes, sino también por el vapor "Belem" i por la fortaleza de Obidos, dichas autoridades no hicieron más que cumplir con su imperioso deber, de conformida con lo dispuesto en el artículo 495 del reglamento de aduanas que dice:

"Ninguna embarcación podrá salir del puerto en que estuviere anclada sin obtener de la competente oficina fiscal un pase en el despacho bajo la multa de cien mil á un millón de reis" § único. "Las fortalezas, embarcaciones de guerra estacionadas en el puerto ó en el crucero, i los registros de entrada, obligarán á la embarcación á retroceder, empleando la fuerza si fuere necesario."

3.° En cuanto al procedimiento que tuvo con el vapor "Morona" el jefe de escuadra Parker, en fin de diciembre último, declara el Excmo. señor marqués de Abrantes, que este procenimientó no fué sino la consecuencia necesaria del mismo confiicto que el jefe brasilero procedió de conformidad con las instrucciones que le expidió el gobierno imperial en 11 de noviembre del año próximo pasado, esto es, en el momento i bajo la impresión de la noticia oficial del modo irregular con que procedieron en el puerto del Pará los coman-

dantes de los vapores "Morona" i "Pastaza"; i cuando no tenía el gobierno imperial en Río Janeiro con quien entenderse por parte de la república del Perú á este respecto, por hallarse ausente el señor Seoane, que solo casi dos meses después regresó á esta corte: que no podían por, tanto, tales instrucciones dejar de ser ejecutadas por el jefe Parker, desde que, como queda dicho, ignoraba la existencia del acuerdo celebrado i no había recibido las nuevas instrucciones que en consecuencia le fueron expedidas: finalmente, i que en el remolque dado al "Morona" por haber su comandante resistido á la intimación que le hizo el jefe brasilero para que regresara á la capital del Pará á fin de satisfacer allí á los reglamentos fiscales, fué siempre respetada la bandera que dicho vapor llevaba izada.

4.° Después de haber aceptado recíprocamente en nombre de su gobierno, las explicaciones que preceden, i animados del deseo de poner término á las cuestiones que se originaron de los mencionados acontecimientos, i de establecer reglas fijas para que no se reproduzcan, convinieron en la siguiente:

5.° La navegación del Amazonas queda, desde luego, franqueada á los buques mercantes del Perú i del Brasil, con la condición de que dichos buques se sujeten á los reglamentos fiscales i de policía actualmente en vigor, hasta que sean promulgados los reglamentos especiales de que hablan los artículos 2.°. 4.° i 5.° de la Convención fluvial de 22 de octubre de 1858 [1], debiendo cada uno de los estados, tratar con la posible brevedad de la organización de dichos reglamentos especiales, en los términos de la Convención.

6.° Aunque en los artículos de la citada Convención, no se hace referencia alguna á los buques de guerra, ni puede sostenerse conforme al derecho de gentes, que las concesiones otorgadas á los buques mercantes, sean aplicables á aquellos, sin previo i expreso consentimiento, los buques de guerra peruanos podrán navegar por el Amazonas brasilero, en reprosidad de igual permisión por parte de la república á los buques de guerra brasileros que hubieren de navegar por el Amazonas peruano; quedando reservado á cada uno de los estados, el derecho de limitar el número de buques de guerra que haya de gozar de esta concesión; i sujetándose á

(1) Corre en la página 57.

los reglamentos fiscales i de policía, en caso de que se propusieren recibir mercaderías en los puertos respectivos.

7º Las cuestiones pendientes entre la compañía de navegación del Amazonas i el gobierno del Perú, serán resuelta de conformidad con las leyes de la república en donde se hizo el contrato

8.° Habiendo asegurado el señor Seoane que, tanto el gobierno del Perú, como su legación en este imperio, han recomendado á las respectivas autoridades del Alto Amazonas, que traten con las debidas consideraciones á los buques brasileros que vayan á los puertos de la república; el gobierno imperial insinuará i recomendará á dicha compañía de navegación, el trasporte inmediato, por sus justos precios, hasta Nauta, de todos los pasageros i mercaderías que á consecuencia de los últimos acontecimientos se hayen detenidos en el Pará ó en cualquiera otros puertos del imperio, con destino á la república.

9.° En contentamiento común de este acuerdo que pone fin á las cuestiones pendientes entre la república i el imperio, considerándose como no ocurridos los sucesos que produjeron los conflictos, i el "Morona" hará una salva que será correspondida por la fortaleza de Obidos.

Los infrascritos reconocen, que las declaraciones i estipulaciones que anteceden, son las contenidas en los diversos actos referidos; i en su consecuencia han acordado darles la presente forma, i firmar dos ejemplares de igual tenor en ambos idiomas, en el Río de Janeiro, á 23 de octubre de 1863.

(Firmado)—Buenaventura Seoane.

[Firmado]—Marqués D'Abrantes. [1]

---

[1]—Anexos de la memoria presentada al congreso de 1864 por el ministro de relaciones exteriores.

1864

Aprobación del protocolo firmado en Río Janeiro el 26 de octubre de 1863 con el objeto de dar solución amistosa á las dificultades surgidas por el apresamiento del vapor peruano "Morona."

Lima, enero 11 de 1864.

Teniendo en consideración que, por decreto de 29 de julio (1) del año último, se aprobaron como bases las estipulaciones contenidas en el convenio ajustado entre el Ministro Residente del Perú en el Brasil i el Ministro Secretario de negocios extranjeros de ese imperio, para el arreglo de las cuestiones originadas por los sucesos que tuvieron lugar en las provincias del Pará i Amazonas con los vapores "Morona" i "Pastaza; que por dicho decreto i por las instrucciones que se trasmitieron al referido agente diplomático, se dispuso que se tratara de dar á dicho arreglo una forma regular i de hacer algunas modificaciones en él exigidas por el decoro nacional; i en atención á que éstas han sido practicadas á satisfacción del gobierno, como aparece del convenio concluído i firmado en Río Janeiro, á 23 de octubre de 1863, (2) entre el doctor don Buenaventura Seoane i el marqués de Abrantes; apruébase dicho convenio.

Comuníquese, regístrese i publíquese.

Rúbrica de S. E. (3)

RIBEIRO. (4) (5)

---

(1) Véase en la página 74.
(2) Corre en la página 75
(3) General Juan Antonio Pezet.
(4) Doctor don Juan Antonio.
(5) Colección de tratados deAranda—Página 529—Tomo II

1869

Navegación de los ríos Tambo, Perené, Urubamba i Apurimac, i creación de establecimientos fluviales en los mismos.

EL CIUDADANO D. JOSÉ BALTA,

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la lei siguiente:

Considerando:

Que la navegación fluvial, especialmente la del interior, es indispensable para el adelantamiento i prosperidad de la República:

Que las exploraciones hasta hoi practicadas manifiestan que, á no mui largas distancias de la capital de la república, i la del departamento del Cuzco, puede darse principio á tan importante obra;

Ha dado la lei siguiente:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo:

1º Para que establezca, á la brevedad posible, la navegación de los ríos Tambo i Perené hasta el punto más próximo al fuerte de San Ramón en Chanchamayo;

2º Para que establezca igualmente la de los ríos Urubamba i Apurímac, á fin de dar comunicación directa con el Atlántico á los departamentos del Cuzco i Ayacucho.

Art. 2º Para dar á las mencionadas exploraciones una base segura i hacerlas más expeditas:

1º Se formará un establecimiento fluvial en la confluencia de los ríos Tambo i Perené, ó en la del Tambo con el Ucayali proveyéndolo de todos los aparatos, instrumentos i útiles necesarios, que se pedirán á la factoría de Iquitos, á fin de que se hagan oportunamente todas las reparaciones que requieran las embarcaciones destinadas á la navegación de dichos ríos;

2º Se nombrará por el Supremo Gobierno una comisión compuesta de tres individuos que se titulará "Junta Directiva de Navegación Fluvial", la que acordará i expedirá las órdenes que juzgue más convenientes al buen éxito de las exploraciones.

Los miembros de dicha junta serán elegidos entre las personas que tengan más conocimientos topográficos de los territorios que se trata de explorar; su residencia será en esta capital, i el cargo que se les encomiende, concejil.

Art. 3º El gobierno dispondrá que una expedición armada baje por el Chanchamayo hasta encontrarse con la que debe organizarse en conformidad con el inciso 1.° del artículo 1.°

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones en Lima, á 15 de enero de 1869.

José Rufino Echenique, presidente del senado.
Juan Oviedo, presidente de la cámara de diputados.
Francisco Chávez, secretario del senado.
P. Bernales, diputado secretario.

Al presidente de la república.

Por tanto mando se imprima, publique i circule i se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de gobierno en Lima, á 15 de enero de 1869.

JOSÉ BALTA.

Pedro Gálvez (1)

1869

Libre navegación de todos los ríos de la república.

JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Considerando:

Que el desarrollo i engrandecimiento del país no puede

[1] Leyes i resoluciones referentes á terrenos de montaña - Año 1895—página 26.

obtenerse sino mediante la libertad, la inmigración extranjera i la prestación de todas las facilidades necesarias al comercio del mundo;

Que uno de los medios para obtener estos fines es abrir la navegación de los ríos á todos los buques extranjeros de cualquiera nacionalidad que sean;

Que el único obstáculo que pudo existir en un tiempo para hacer práctica esta resolución respecto del río Amazonas, ha desaparecido con motivo de la libertad de la navegación que en la parte que le toca de dicho río, ha decretado el gobierno del Brasil que ha comenzado á regir desde el 7 de diciembre de 1867;

Que, aun cuando por la lei de 31 de diciembre de 1862 se declaró á los vapores mercantes extranjeros los mismos derechos que á los nacionales, no existe ninguna disposición explícita relativa á la navegación de los ríos por buques extranjeros;

Decreto:

Artículo 1º Queda abierta la navegación de todos los ríos de la república á los buques mercantes, cualquiera que sea su nacionalidad.

Artículo 2º Por los respectivos ministerios se expedirán las órdenes i reglamentos necesarios.

El ministro de relaciones exteriores queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa de gobierno en Lima, á 17 de diciembre de 1869.

JOSÉ BALTA.

J. A. Barrenechea (1)

---

[1] "Tratados del Perú" por Aranda, Tomo 2 º— Pág. 550.

1873

Informe del comandante general de Loreto, don Enrique Carreño, sobre el estado de la flotilla peruana del Amazonas.

El departamento tiene para su servicio los vapores "Morona", "Pastaza", "Tambo", "Napo", "Putumayo" i "Mairo", cuya descripción va en seguida:

MORONA

Este buque, construído el año 1862, en los astilleros de los señores Samuda i Cª de Greenwich, Inglaterra es de hierro formado de planchas de cuatro líneas de espesor. El casco está en buen estado i está dividido en tres secciones. Las dimensiones son las siguientes: eslora (longitud) 189 piés 4 pulgadas, manga [anchura] id. 25 i puntal [profundidad 12 id.

Toneladas de registro 500.

Es de fondos planos. Cala á popa 6 piés i á proa 5 piés 6 pulgadas.

La máquina fué construida por los señores Penn i Cía. de Greenwich; está en buen estado; sistema de ruedas, su fuerza nominal es de 150 caballos. Las dos calderas se hallan en mal estado. Consume este buque 350 rajas por hora, de leña capirona. El andar medio es de 12 millas por hora,

Tiene el Morona una cámara con 16 camas para pasajeros, una id. pequeña para señoras, una id. sobre cubierta para el comandante tres camarotes á babor i tres á estribor en los tambores de las ruedas, para los empleados del buque.

Dotación: un comandante Teniente 1º don Eduardo Raigada, un alférez de fragata encargado del detall, don José S. Pizarro, un contador, oficial 3º del cuerpo político don Otoniel Melena, un segundo contramaestre, un segundo guardián, un segundo calafate, un cocinero de equipaje, un cocinero de cámara, un mayordomo, un despensero, tres prácticos, primero, segundo i tercero, un artillero de preferencia, cuatro artilleros ordinarios, cinco marineros, ocho grumetes, i seis pajes. Empleados de la máquina: un segundo maquinista i un tercer maquinista. Cinco fogoneros i ocho carboneros.

PASTAZA

Este buque es exactamente igual al Morona, por consiguiente, es inútil dar aquí su descripción, porque sería una repetición que ni tendría objeto, pues lo que se ha dicho del primer buque se puede aplicar al segundo, sin temor de incurrir en errores. Lo único que hai que agregar es que el Pastaza está actualmente en carena i que cuando esté concluído habrá una pequeña diferencia en sus reparticiones. El casco está en buen estado si se exceptúan tres vías de agua que tiene á estribor, provenientes de haberse recostado en Borja el año 1871, sobre unas rocas, á causa de haber bajado rápidamente en una noche el Marañón.

Dotación: Comandante teniente 1º don Manuel Valle Riestra, oficial del Detall, teniente 2º don Nemesio Bonhomme, contador, oficial archivero don Buenaventura Raigada, dos prácticos, un 2º contramaestre, un 2º carpintero, un carpintero, un cocinero de equipaje, un despensero, dos artilleros ordinarios, seis marineros, ocho grumetes i seis pajes. Departamento de máquina, un 1er maquinista, don Guillermo Edmons, seis fogoneros i ocho carboneros.

TAMBO

Este vapor fué construído en 1870 por la casa de Pursei Torres i Cª de Wilmington, Delaware, Estados Unidos de Norte América. Su casco que se halla en buen estado es de planchas de hierro de cuatro líneas de espesor. Está dividido por dos mamparas de hierro de babor á estribor que forman tres secciones. Tiene dos proas, con sus respectivos timones. Sus dimensiones son: eslora 117 piés, manga 27 i puntal 16. Toneladas de registro 197. El sistema de su fondo es plano, calando á proa 3 piés i á popa 3 piés 10 pulgadas.

Máquinas: son dos de alta presión fabricadas por la misma casa que hizo el casco. Su fuerza es de 127 caballos, con un andar medio de 7 millas por hora. Estas máquinas funcionan independiente una de otra, de modo que una rueda puede andar adelante i otra atrás. Cada una de las dos calderas que son cilíndricas tiene por eje 16 pies i por diámetro 4, con 122 tubos de hierro. Consume 500 rajas por hora.

Tiene seis camarotes i una cámara en la primera cubierta i una cámara i doce camarotes en la segunda.

Este buque tiene dos cañones de bronce de á 12.

El teniente 1º con grado de capitán de corbeta, don Carlos Gustavo Donaire es el comandante, i oficial de detall don Manuel Sánchez. Tiene además un despensero, cinco artilleros de preferencia, dos marineros, cuatro grumetes i dos pajes. En la máquina hai un primer maquinista contratado, don Juan W. Durfhey, un segundo i cuarto, un fogonero i dos carboneros.

El vapor Tambo fué construido para el servicio de la Comisión hidrográfica, bajo la dirección de su presidente don Juan R. Tucker.

NAPO

Este vapor fué hecho en los mismos astilleros i en la misma fecha que el Morona i el Pastaza, pero armado en el Pará el año 1864. El casco es de acero, formado de planchas de ⅛ de espesor [de pulgada] i dividido en cinco secciones por mamparas de hierro. Cala á proa 2 piés 4 pulgadas i á popa 2 piés 8 pulgadas. Tiene 60 toneladas de registro. El buque es plano i de una cubierta.

Sobre esta cubierta hai una cámara pequeña para el comandante i cuatro camarotes en los tambores.

La máquina es de alta presión, de ruedas, contruida por los señores Penn i Cª de Greenwich; su fuerza nominal es de 15 caballos; trabaja ordinariamente con 800 libras de vapor i puede elevarse á 100. La caldera es cilíndrica i horizontal. El andar medio del buque es ocho millas por hora.

Hai dos monterías ó sea dos botes planos; no tiene artillería.

El casco i la máquina están en buen estado.

Dotación: Comandante teniente primero graduado, don Reinaldo Coronel, oficial de detall. alférez de fragata don Ulpiano Tizón, un 2º guardián, un 2º práctico, dos artillleros de preferencia, dos id. ordinarios, cuatro marineros, dos grumetes i dos pajes. En la máquina hai dos maquinistas, 3º i 4º, dos fogoneros i dos carboneros. Guarnición: Teniente don Pedro Romero, un sargento 1º, uno 2º, un cabo 1º, un id. 2.º i sus soldados.

Este buque hacía la línea entre Iquitos i Sarayacu, en el río Ucayali, pero en virtud de orden suprema, se puso á disposición de la comisión de límites (peruano-brasilera), por cuya razón tiene la guarnición indicada mientras dure la comisión. En la fecha se halla en Tabatinga.

PUTUMAYO

Este buque es exactamente igual al Napo, así como el Pastaza lo es al Morona. Construído en el mismo astillero, armado en el mismo año en el Pará, con las dimensiones i máquina que el anterior, se puede aplicar á este vapor todo lo dicho sobre el Napo. Actualmente está varado para mudarle los fondos que se encuentran en mui mal estado. Con motivo de estar en carena su dotación está algo reducida. Comandante, teniente 1°, don Juan José Díaz, oficial de detall, alférez de fragata, don Manuel Becerra, un segundo guardian, un cocinero despensero, dos artilleros ordinarios, tres marineros i dos grumetes. Para el servicio de la máquina, un 3er i 4° maquinistas, dos fogoneros i dos carboneros.

LANCHA Á VAPOR MAIRO

El casco es de fierro, formado de 3/16 de espesor, construído en los Estados Unidos de Norte América, por los señores Pusei Jhones i Cª en 1872, i armada en el Pará en el mismo año. Tiene tres secciones divididas por mamparas de hierro que impiden la comunicación del agua de una á la otra. Tiene de eslora 60 piés, manga 12 id., puntal 5 id. Cala á proa 2 piés i á popa 2 piés 6 pulgadas. Es de 35 toneladas de registro. A popa tiene una cámara cubierta con toldos de lona.

El sistema de su forma, es lancha, de fondo plano i una cubierta.

Máquina construída en Wilmington, Estados Unidos de Norte América, por los señores Pusei Jhones i Ca. en 1872, es de alta presión, de ruedas i de 16 caballos de fuerza. La colocación de la caldera es perpendicular i la de la máquina es diagonal; las ruedas i palas son ordinarias, el andar es de seis millas.

La dotación es de un comandante, teniente 2º graduado don Carlos La Torre, un 2º guardián, un despensero, dos artilleros de preferencia, cuatro marineros, un tercer maquinista, dos fogoneros i dos carboneros.

Esta lancha desde que vino al departamento ha estado al servicio de la Comisión hidrográfica, para cuyo objeto fué construída. En la fecha está en Tabatinga, á disposición del capitán de fragata, comisario de límites por parte del Perú, don Guillermo Black. No tiene guarnición, ni artillería, ni más embarcacion que una canoa pequeña. (1)

1876

Acuerdo perú-brasilero sobre navegación del río Putumayo.

A los veintinueve días del mes de setiembre de mil ocohcientos setenta i seis, reuniéronse en el ministerio de relaciones exteriores los infrascritos: José Antonio García i García ministro del ramo i Joaquín María Nascentes d'Azambuja, enviado extraordinario i ministro plenipotenciario del Brasil, para negociar i concluir, en nombre de sus respectivos gobiernos un acuerdo provisional, con el objeto de facilitar i arreglar la navegación del río Iça ó Putumayo en toda la extensión de las aguas que corren por los territorios del Perú i del Brasil.

Reconocida por los infrascritos la urgencia de ese acuerdo, en mérito de las razones expuestas en la nota de trece de agosto i dos de setiembre del presente año, [2] anexas á este protocolo, i teniendo en consideración las estipulaciones del convenio de veintidós de octubre de mil ochocientos cincuenta i ocho i los decretos de los dos estados relativos á la navegación de sus ríos interiores, convinieron en que, para llevar á efecto las miras liberales que forman la base de la política

---

[1] "Memorándum que remite el comandante general al señor director de estadística sobre el departamento fluvial de Loreto á fines de 1873 —"El Peruano".— Año 32.— Tomo II.—Nº 70.

[2] Véanse dichas notas en las páginas 614 i siguientes del tomo II de la Colección de tratados por Aranda.

internacional de sus respectivos gobiernos, era ante todo indispensable establecer en las fronteras del río Iça ó Putumayo autoridades provistas de las instrucciones necesasias para la buena policía i régimen fiscal de su navegación; i teniendo además en cuenta las circunstancias especiales de esa navegación i lo dispuesto en el convenio de once de febrero de mil ochocientos setenta i cuatro sobre cange de territorios en el expresado río, [1] acordaron arreglar el libre tránsito de sus buques de modo que no encuentre dificultades al cumplimiento de los reglamentos fiscales i de policía fluvial, cuyas disposiciones serán las más favorables á la navegación i comercio i conservarán la posible conformidad en cuanto sea compatible con las leyes especiales de las dos naciones.

En consecuencia, estipularon los artículos siguientes:

ARTÍCULO I

Los buques mercantes peruanos i brasileros, podrán comerciar libremente en los puertos que el Perú i el Brasil tengan habilitados ó habilitaren en el río Iça ó Putumayo, sujetándose á los reglamentos fiscales i de policía expedidos por la autoridad competente de cada uno de los estados para su respectivo territorio.

ARTÍCULO II

Es libre el tránsito por las aguas del Iça peruano para los buques brasileros que se dirijan á cualquier estado limítrofe ó vice-versa, en reciprocidad de igual concesión que hace el Brasil á los buques mercantes peruanos, para pasar por la desembocadura del Iça brasilero i entrar en el Amazonas peruano, i para salir al océano ó vice-versa.

Como en el caso anterior quedan los buques mercantes de cada uno de los dos países, sugetos á los reglamentos fiscales i de policía establecidos en el otro.

ARTÍCULO III

Las disposiciones de la convención fluvial de veintidós de octubre de mil ochocientos cincuenta i ocho, que se refieren á la navegación del Amazonas, tendrán completa ejecu-

[1] Corre en el tomo 1° de esta obra, capitulo "Límites", página 100.

ción en el río Içа, tanto en la parte que pertenece al Perú, como en la que corresponde al Brasil, i en la que es común, siempre que por su naturaleza sean aplicables al dicho río Içа.

ARTÍCULO IV

En la parte del río Içа de propiedad común, esto es, en la que cada uno de los dos estados posee una sola margen é islas intermedias, los buques mercantes, tanto en la subida como en la bajada, estarán obligados á presentarse á un puerto fiscal del Perú i á otro del Brasil, de entre los que ambas naciones tengan á bien establecer.

ARTÍCULO V

Los buques de guerra brasileros podrán navegar libremente por el Putumayo peruano, en reciprocidad de igual permiso por parte del Brasil á los buques de guerra peruanos que hubieren de navegar por el Putumayo brasilero, en los mismos términos de las concesiones otorgadas á los buques mercantes de los dos países.

Cada uno de los dos estados se reserva el derecho de limitar el número de los buques de guerra que hayan de gozar de esta concesión; i dichos buques quedarán sugetos á los reglamentos fiscales i de policía en el caso de que recibiesen mercaderías de los respectivos puertos.

ARTÍCULO VI

El presente acuerdo durará mientras convenga á los dos gobiernos, ó hasta que el asunto sobre el cual versa sea arreglado por un convenio definitivo.

Hallándose estas estipulaciones en conformidad con las instrucciones recibidas por los infrascritos, firman este instrumento, por duplicado, en los dos idiomas, para que surta sus efectos, poniéndole sus sellos respectivos.

José Antonio García i García.
(L. S.)
Joaquín María Nascentes d'Azambuja. [1]
(L. S.)

---

[1] "Leyes, decretos i resoluciones relativas á la región oriental' - Año 1902—Página 99.

APROBACIÓN DEL ANTÊRIOR CONVENIO

Lima, octubre 2 de 1876

Vistos; la exposición que se acompaña (1) i el acuerdo provisional, consignado en el protocolo anterior, firmado por el ministro de relaciones exteriores de la república i el enviado extraordinario i ministro plenipotenciario del Brasil, en 29 de setiembre último, con el fin de facilitar i arreglar la navegación del río Iça ó Putumayo en toda la extensión de las aguas que corren por los territorios de ambas naciones; apruébase dicho acuerdo diplomático en todas sus partes. En consecuencia, remítase copia de él, con trascripción del presente decreto, á los ministerios de marina i de hacienda, para que por ambos despachos se dicten las providencias que les respectan para el exacto cumplimiento de las estipulaciones consignadas en el enunciado protocolo. [2]

Comuníquese á la legación brasilera en esta capital i regístrese.

Rúbrica de S. E. (3)—García i García (4) (5)

1877

Disponiendo se eleve á escritura pública el contrato sobre navegación del Amazonas celebrado con la compañía peruana de navegación.

Lima, marzo 22 de 1877.

Habiendo aceptado liza i llanamente los proponentes don Marcial A. Piñón, don Manuel del Aguila, don Antonio Nájar i don Cárlos Mourraille, las bases formuladas por la comisión que el gobierno nombró para informar sobre el objeto de la propuesta que es materia de este expediente, según aparece de las diligencias que preceden, i aprobadas, como á su vez han sido dichas bases por decreto de 3 de febrero último, corriente á fojas 12; vuelva este expediente al ministerio de hacienda i comercio para que mande elevar á escri-

(1)—Se encuentra publicada en el tomo II, página 621 i siguientes de la "Colección de tratados de Aranda."

(2)—Vigente.

(3)—Don Manuel Pardo.

(4)—Don José Antonio

(5)—"Colección de tratados de Aranda"—Tomo II.—Página 625.

tura pública este contrato por ante el escribano del ramo, i fecho remita un testimonio de ella al despacho de guerra i marina, teniendo como agregadas á las enunciadas bases i de común acuerdo entre el gobierno i los mencionados proponentes, las cláusulas que siguen:

1ª El gobierno nombrará un interventor, con residencia en Iquitos, encargado especialmente de vigilar é informar sobre el fiel cumplimiento de todas i cada una de las obligaciones que voluntariamente contrae la compañía de navegación del Amazonas i que se hallan estipuladas en las diversas cláusulas de este contrato, i con los certificados que dicho empleado expida á favor de la mencionada compañía, le serán de abono á ésta por los consignatarios para la venta del huano del Perú en Londres i á la presentación de esos documentos, visados por ministro de la república en aquella capital, las sumas que el gobierno debe pagar en ejecución de la misma contrata.

2ª La compañía se obliga á subrogar al gobierno en la ejecución i cumplimiento de las diversas contratas vigentes hoi con el director de obras, i maquinistas i algunos operarios que á mérito de ellas prestan sus servicios profesionales, tanto á bordo de los vapores que se transfieren en venta á la enuneiada compañia, cuanto en la factoría naval de Iquitos, siempre que voluntariamente dicho director de obras, maquinistas i operarios deseen continuar en el ejercicio de sus respectivas ocupaciones al servicio de la compañía.

3ª El valor total que, según las tasaciones respectivas, importen los vapores que el gobierno transfiere en venta el arrendamiento de la factoría naval de Iquitos, i todo pago que la compañía tenga obligación de hacer al gobierno, se verificará por ésta en libras esterlinas, cuyo valor se fija en cinco soles, moneda sellada, por cada una, en reciprocidad de la obligación que el gobierno tiene de abonar á la compañía en la misma moneda (libras esterlinas) la subvención mensual i la multa, según las cláusulas 18 i 27 respectivamente.

4ª Queda convenido entre ambas partes contratantes, que el importe de los vapores á que se refiere la cláusula anterior de este decreto i la quinta de las bases aprobadas, será abonado al gobierno por la compañía de las primeras

subvenciones, en cuanto ellas basten para verificar dicho abono.

5ª Será de cuenta de los contratistas, el pago de los derechos de timbre conforme á la lei de la materia.

Regístrese i gírense las órdenes del caso al comandante general del departemento fluvial de Loreto, adjuntándole copia de este expediente para su cumplimiento en la parte que le respecta; comuníquese á quienes corresponda i aplíquese el gasto que ocasione la ejecución de este contrato, á las respectivas partidas votadas en el presupuesto general de la república para gastos por administración del enunciado departamento fluvial.

Rúbrica de S. E. [1]—BUSTAMANTE. [2] [3.]

1877

Contrato de navegación entre el gobierno del Perú i la compañía de navegación, aprobado por la resolución antes inserta.

CLÁUSULA 1ª

La navegación del río Amazonas i sus afluentes, á cargo hoi de las autoridades del departamento fluvial de Loreto, se hará en adelante por una compañía que se denominará Compañía de navegación peruana.

CLÁUSULA 2ª

La referida compañía establecerá tres líneas de navegación á partir de Iquitos; la primera de Yurimaguas en el Huallaga, la segunda para Sarayacu en el río Ucayali, i la

---

[1] General Mariano I. Prado.
[2] Don Pedro.
[3] "El Peruano".—Año 35.—Tomo segundo.— Semestre segundo.—Núm. 81. - Pág 324.

tercera para el puerto del Pará en el imperio del Brasil, en correspondencia con las dos primeras.

CLÁUSULA 3ª

Los vapores de la primera i segunda línea serán de 200 á 250 toneladas de capacidad, i los de la tercera de 500 á 550 toneladas, construidos en Europa ó Estados Unidos de América, con todas las condiciones necesarias para conducir carga i pasajeros.

CLÁUSULA 4ª

Los viajes para Yurimaguas i Sarayacu se harán mensualmente i para el Pará bimensualmente en cuanto las necesidades del comercio no exijan que estos sean mensuales; esto es, cuando haya más carga de la que puedan transportar los vapores en los viajes indicados. Así mismo la compañía se compromete á extender hasta el río Pachitea la navegación del Ucayali, si á juicio del gobierno conviene proteger los establecimientos de inmigración situados en el Pozuzo, siempre que esté expedita la vía de comunicación entre algunos de los afluentes navegables del Ucayali i del departamento de Junín ó de Huánuco.

CLÁUSULA 5ª

No teniendo por ahora la compañía, vapores propios con que dar principio á la navegación, se compromete á comprar los vapores "Morona", "Pastaza", "Putumayo" i "Napo" de la propiedad del estado, aceptando desde ahora el precio en que sean valorados por los peritos nombrados por las partes contratantes.

CLÁUSULA 6ª

La compañía se compromete además, á comprar ó hacer construir por su cuenta, tres vapores de las dimensiones que establece la cláusula 3ª, en los tres primeros años después de firmado el presente contrato: siendo uno de ellos, por lo menos, de 550 toneladas.

CLÁUSULA 7ª

Todos los vapores de esta compañía navegarán con bandera nacional, i sólo podrán servirse de vapores extranjeros, en caso de necesidad, en los primeros tres años de este contrato.

CLÁUSULA 8ª

Cuatro meses después de verificada la entrega de los vapores que expresa la cláusula 5ª, la compañía abonará al gobierno en Lima, el valor que se hubiese estipulado por los peritos.

CLÁUSULA 9ª

Serán también entregados en arrendamiento, bajo inventario, la factoría i los almacenes de depósito anexos á ésta, con todo el material existente en ellos, por la cantidad mensual de 500 soles en plata sellada.

CLÁUSULA 10.

La factoría, almacenes i material que expresa la cláusula anterior, serán devueltos por la compañía al gobierno, después de terminada la presente contrata, con todas las mejoras que haga para su desarrollo, i los artículos que no hagan parte integrante de estos establecimientos i de que la compañía se utilice, serán sustituidos por otros de la misma ó mejor calidad que aquellos.

CLÁUSULA 11.

El arrendamiento de que trata la cláusula 9ª principiará á correr desde el día en que se haga la entrega de los vapores i almacenes de depósito, i será pagado puntualmente en Iquitos por la compañía á la autoridad ó persona que el gobierno designe.

CLÁUSULA 12.

Estando la compañía en posesión de dichos vapores i establecimientos, comenzarán á ejecutar la navegación sin interrupción alguna.

CLÁUSULA 13.

Los vappres de la compañía condueiráu gratis la correspondencia oficial i la particular, dentro del territorio de la república.

CLÁUSULA 14

También conducirán gratuitamente hasta veinte individuos de tropa con sus respectivos oficiales, cuando así lo reclame el servicio público. Los empleados de la república tendrán pasaje gratis, para cualquiera los puntos que recorran los vapores de la compañía fluvial peruana.

En los casos anteriores pagará el gobierno solamente los alimentos, cuyo valor se fija de una manera permanente, en la tercera parte del valor del pasaje respectivo.

Estos servicios serán prestados por orden de la autoridad superior de Iquitos ó Moyobamba.

CLAUSULA 15.

Los vapores de la línea de Iquitos al Pará, están obligados á dar pasaje en el regreso de cada uno de sus viajes, cuando así convenga al gobierno, á cincuenta colonos; pagando éste sólo los alimentos calculados á razón de cincuenta centavos diarios.

Estos colonos serán conducidos á cualquier puerto de escala que designe la autoridad superior de Iquitos, comprometiéndose la compañía á proveerlos de todo lo que ordene el gobierno, á precio de costo.

CLÁUSULA 16

La compañía tendrá siempre á disposición del gobierno, un vapor pequeño para comisiones del servicio público ó exploraciones, siempre que no tengan éstas un carácter permanente, pagando el gobierno solamente los gastos de navegación i salario de la tripulación i responsabilisándose por los accidentes que puedan sobrevenir á dicho vapor.

CLÁUSULA 17

La compañía presentará ante la caja fiscal de Lima una fianza de 50,000 soles á satisfacción del Gobierno, tanto

para respondar del exacto cumplimiento del presente contrato, como para asegurar los interesees fiscales de que se hace cargo.

CLÁUSULA 18

El Gobierno por su parte abonará á la Compañía fluvial peruana una subvención mensual de 2,000 libras esterlinas con libramientos girados sobre Londres ó Paris i cuyo tiempo principiará á contarse desde el día en que comience la navegación, por cuenta de la referida Compañía.

CLÁUSULA 19

La Compañía fluvial peruana, dará principio á la navegación diez días después de haber recibido los vapores del Gobierno, eligiendo la línea que más pueda convenirle, pero estará obligada á empezar los viajes de las otras dos líneas dentro de los treinta primeros días de la salida del primer vapor de Iquitos.

CLÁUSULA 20

El supremo Gobierno i la Compañía fluvial peruana, se comprometen á cumplir extrictamente las cláusulas 9ª i 18. Cualquier retardo en el pago respectivo de las mensualidades que en ella se establecen, dará lugar al abono de un interés del 1% al mes, durante el tiempo que se postergue el referido pago; no pudiendo este retardo pasar nunca de seis meses, i en caso contrario no tendrán efecto las multas que establece la cláusula 26 aunque la Companía se viese obligada á suspender la navegación mientras no sea pagada.

CLÁUSULA 21

El contrato entre el gobierno i la Compañía durará quince años á contar desde el día que principie por su cuenta la navegación del Amazonas.

CLÁUSULA 22

Los contratistas darán aviso al Gobierno seis meses antes de que expire el plazo del contrato, para qne nombre los comisionados que reciban las existencias de que se ocupa la

cláusula 9ª siendo de cuenta de la Compañía el abono de las faltas i deterioros que hubiesen, salvo los naturales del tiempo ó las de fuerza mayor.

CLÁUSULA 23

Las tarifas que observe la Compañía para el cobro de fletes i pasajes, se arreglará entre los representantes de ésta i la autoridad superior de Iquitos, tomando cpmo bases en todo tiempo, las tarifas más ventajosas para el comercio, que tengan los vapores en el río Amazonas.

CLÁUSULA 24

Las alteraciones en el itinerario que se proponga observar la Compañía para el movimiento de sus vapores, será publicado en los periódicos de Moyobamba i en los lugares de escala.

CLÁUSULA 25

Todas las cuestiones que pudieran surjir entre el supremo Gobierno i la Compañía fluvial peruana, serán ventiladas según las leyes de la República, ante los tribunales i juzgados de justicia, sin que en ningún caso pueda establecerse ninguna reclamación diplomática.

Si la compañía fluvial peruana dejase de hacer alguno ó algunos de los viajes indicados en el presente contrato, alterando así lo estipulado en la clánsula 4ª abonará una multa de 400 libras esterlinas por cada viaje al Pará, salvo, en los casos de varada ó fuerza mayor.

CLÁUSULA 27

En el caso de que la Compañía se viese obligada á suspender la navegación según lo estipulado en la cláusula 20 por falta de parte del Gobierno del pago de la subvención, el Gobierno abonará á la Compañia una suma de 400 libras esterlinas mensuales, durante el tiempo de dicha suspención en lugar de la subvención convenida.

CLÁUSULA 28

La Compañía fluvial peruana se sujetará á las disposiciones que le comunique la autoridad superior de Iquitos, en todo lo que se refiere á policía i reglamentación de puertos.

CLÁUSULA 29

La Compañía fluvial peruana ofrecerá al público, una parte de sus acciones que no bajará de los dos quintos de su capital. [1]

1887

Ordenando la adquisición de dos lanchas á vapor para el servicio de policía fluvial, i subvención á una compañía de vapores.

Véase en el tomo 1°, página 260, la lei de reorganización de los servicios administrativos de de Loreto, fecha 4 de noviembre de 1887, en cuyo artículo 5.º considera como gasto obligatorio de ese departamento "el necesario para la adquisición i sostenimiento de dos lanchas á vapor, destinadas al servicio de policía fluvial" i autoriza á la junta departamental para invertir ocho mil soles en subvencionar á una de las compañías de vapores establecidas en el río Amazonas, con la condición de que extienda sus viajes, por lo menos bimensualmente, hasta Yurimaguas.

1888

Se ordena la construccion en Inglaterra de dos lanchas á vapor para el Amazonas i sus afluentes

Lima, 18 de junio de 1888.

Visto el informe de la comisión nombrada por el ministro de guerra i marina en el que se detallan las condiciones que deben reunir las dos lanchas á vapor, cuya compra autoriza la lei de 4 de noviembre último [2] para el servicio de po-

---

[1] Dictámen de la Comisión informadora sobre la Región fluvial de Loreto.—Imprenta "El Comercio".—Año 1886.

[2] Véase dicha lei en el tomo 1.º, página 260.

licía en la región fluvial de Loreto; i considerando que la solidez de las máquinas i construcciones navales i las facilidades que para el pago se otorgan en Inglaterra facilitan la adquisición de las expresadas lanchas en sus astilleros;

Se resuelve;

1º Que por el ministerio de marina se impartan directamente las instrucciones necesarias al representante del Perú en la Gran Bretaña para que proceda á contratar la construcción de dos lanchas á vapor que reunan las condiciones especificadas en el informe de la comisión de marina que se le trascribirá al efecto, recomendándole sujete el material i la ejecución de la obra, á la inspección de un perito que designará aquella legación;

2º El ministro de hacienda dispondrá que se expidan veinticuatro libramientos de á trescientas setenta i cinco libras esterlinas cada uno, sea por el total de nueve mil libras esterlinas, con cargo á la aduana de Iquitos i á la orden del ministro del Perú en Londres; los que deberán ser cubiertos de preferencia por la caja de dicha aduana, con treinta días de intervalo, á la orden de quien fueren endosados;

3º El producto de los libramientos se aplicará al pago de las lanchas, i al efecto, el ministro del Perú, podrá darlos en pago, negociarlos ó hacerlos efectivos en el momento oportuno.

Devuélvanse al ministro de marina los antecedentes, dé los libramientos con las instrucciones i órdenes que para este fin le serán entregados por el ministerio de hacienda i regístrese.

Rúbrica de S. E. [1]—Denegri. [2] [3]

---

[1] Genéral Andrés A. Cáceres.
(2) Don Aurelio.
[3] "El Peruano".—Año 47.—Tomo I.—junio de 1888.—Semestre I.—Número 17.—página 133.

1888

Se contrata con la sociedad Forges & Chantiers, la construcción de dos lanchas cañoneras para el Amazonas.

Lima, 13 de agosto de 1888.

Vista la propuesta presentada por don L. Jehenne mandatario i administrador de la sociedad anónima Forges & Chantiers de la Mediterranée por la que ofrece construir i entregar expeditas en sus astilleros, dos pequeñas cañoneras de las formas i demás condiciones que se especifican en el pliego respectivo; i teniendo en consideración:

1º Que por artículo 5º inciso 5° de la lei de 4 de noviembre de 1887, el gobierno está facultado para adquirir, con los productos de la aduána de Iquitos, dos embarcaciones á vapor, destinadas al servicio de la policía fluvial del Amazonas i sus afluentes.

2° Que aquella propuesta hace innecesarias las disposiciones dictadas por suprema resolución de 18 de junio último, i facilita el inmediato cumplimiento de la citada lei.

3° Que las embarcaciones propuestas por el recurrente reunen todas las condiciones consignadas en el informe técnico de la comisión nombrada *ad hoc*, en 4 de mayo último;

Se resuelve:

1° Acéptase en todas sus partes la mencionada propuesta del apoderado de la sociedad "Forges Chantiers de la Mediterranée." En consecuencia el ministerio de hacienda ordenará que la aduana de Iquitos ponga á disposición del ministro de la república en Francia la cantidad de nueve mil seiscientas ochenta libras esterlinas [£ 9,680] que con la modificación hecha por el recurrente á la cláusula 8ª de su propuesta, importan ambas cañoneras, dotadas del armamento i municiones respectivas.

2° Derógase la suprema resolución de 18 de junio último quedando por consiguiente anulados los libramientos

que conforme á ella se hubiesen expedido por el despacho de hacienda.

3º El ministro de relaciones exteriores impartirá las instrucciones que convenga al de la república en Francia, para la exacta ejecución de este contrato, del que se remitirá la correspondiente copia certificada.

Regístrese i comuníquese.—Rúbrica de S. E. [1]

DENEGRI [2] [3.]

1888

PROYECTO DE AJUSTE RELATIVO Á LA ENTREGA AL GOBIERNO PERUANO DE DOS CAÑONERAS Á VAPOR POR LA SOCIEDAD FORGES & CHANTIERS.

Entre el señor Denegri ministro de gobierno i presidente del concejo de ministros á nombre del gobierno de la república del Perú por la una parte.

I la sociedad anónima des Forges, & Chantiers de la Mediterranée cuya oficina principal está en Paris, calle de Vignon N.º 1, reprentada por el señor Luis Jehenne uno de sus administradores, por la otra parte, se ha estipulado lo siguiente:

ARTÍCULO I

La sociedad anónima des Forges, & Chantiers de la Mediterranée se compromete hacia el gobieno peruano, que acepta, á proporcionarle á éste en sus astilleros dos pequeñas cañoneras enteramente conformes á la nota descriptiva anexa al presente ajuste.

ARTÍCULO II

Todos los materiales que se empleen en la construcción de las dos embarcaciones i de los útiles motores, serán de primera calidad; así mismo la mano de obra no dejará nada que desear.

ARTÍCULO III

Durante todo el tiempo de la construcción, el gobierno peruano ten-

[1] General Andrés A. Cáceres.
[2] Don Aurelio.
[3] "Anales de obras públicas del Perú".—Año 1888.—Página 336.

drá el derecho de hacer vigilar los trabajos por una persona de su confianza que tendrá libre acceso á los astilleros i á la maestraza.

ARTÍCULO IV

Ninguna modificación se hará al plan general sin previo acuerdo entre el delegado del gobierno peruano i los constructores.

ARTÍCULO V

Las dos cañoneras estarán listas para hacer sus ensayos de máquina i velocidad dentro de ocho meses contados desde el pago del primer dividendo estipulado en el artículo VIII

ARTÍCULO VI

Todo retardo en la entrega de una de las cañoneras, no justificado por caso de fuerza mayor ocasionará á los constructores una multa de treinta francos por día de retardo.

Los casos de fuerza mayor son:

1º La destrucción por incendio ó por otra causa de los materiales i útiles empleados en la construcción.

2.º La huelga de los obreros.

3.º Una epidemia capaz de entorpecer los trabajos.

4.º El estado de guerra ó la necesidad que el gobierno francés tenga de los astilleros i de la maestranza.

ARTÍCULO VII

Todo retardo en el pago de uno de los de los dividendos estipulados en el artículo VIII dará lugar á que los constructores exijan i perciban un interés de 5 %

Si el retardo se prolongase más de tres meses, los constructores tendrán el derecho de disponer del modo que mejor convenga á sus intereses de los buques inconclusos, cuya construcción haya sido suspendida á consecuencia de la no ejecución del texto del artículo precitado.

ARTÍCULO VIII

El precio de cada una de las cañoneras está fijado en la suma de ciento cinco mil francos (fcs. 105,000) pagaderos en París en oro francés.

Los pagos están divididos en tres partes á saber:

Treinta i cinco mil francos (f. 35.000) pagaderos el día en que el gobierno ordene el principio de los trabajos.

Treinta i cinco mil francos (f. 35 000) dos meses i medio después del primer pago.

Treinta i cinco mil francos (f. 35.000) el día de la entrega de los dos buques después de los ensayos oficiales.

Todos estos pagos serán libres de todo impuesto, timbres ó derechos de parte del gobierno peruano, en la actualidad ó en lo venidero.

ARTÍCULO IX

Los ensayos de la máquina i de la velocidad se harán bajo la base de la milla de la marina francesa.

Los gastos de los ensayos serán á costa de los constructores.

El gobierno peruano conservará el carbón i las materias grasas que queden á bordo después de los ensayos, pagando su importe.

ARTÍCULO X

El presente ajuste i su anexo serán registrados i visados en la legación del gobierno peruano en París.

Un ejemplar quedará en poder del señor Edmundo Dugenne, banquero encargado de representar en Lima los intereses de la compañía des Forges & Chantiers de la Mediterranée.

ARTÍCULO XI

Las disputas que pudieran seguir entre las partes contratantes respecto de la ejecución del presente ajuste serán juzgadas en París por dos árbitros, quienes en caso de desacuerdo nombrarán un tercero dirimente encargado de desempatarlos.

En el caso de no estar de acuerdo sobre la elección del tercer dirimente, será este designado por el presidente de uno de los tribunales de París.

La decisión de los arbitros será soberana i sin apelación.

Lima, julio 17 de 1888.

El administrador apoderado de la sociedad des Forges & Chantiers de la Mediterranée.

L. JEHENNE. [1]

PROPUESTA DEL APODERADO DE LA SOCIEDAD DES FORGES &. CHANTIERS, DE LA MEDITERRANÉE SOBRE LA QUE RECAYÓ LA RESOLUCIÓN DE 3 DE AGOSTO DE 1888 ANTES INSERTA.

Lima, 1º de agosto de 1888.

Señor directorde estadística i obras públicas en el ministerio de gobierno. —Lima.

Señor director.

A consecuencia de una conversación que acabo de tener con el señor

1 Anales de Obras Públicas.—Año 1888. —página 336.

ministro de gobierno presidente del concejo de ministros hemos convenido lo que en seguida confirmo á U. á saber:

1.o Que el precio de cada una de las cañoneras será reducido á cien mil francos en lugar de ciento cinco mil indicados en el proyecto de ajuste.

2.o Que la societé des Forges & Chantiers de la Mediterranée se compromete á proporcionar al precio de costo por cada una de las dos cañoneras, una ametralladora Nordenfeldt de dos cañones de 25 m/m ó sea una pulgada inglesa, colocada en su lugar á bordo con su ajuste de eje marino con accesorios i trescientos cartuchos metálicos.

Una segunda ametralladora Nordenfeldt de cinco cañones de calibre del fusil empleadoi designado por el gobierno peruano, igualmente al precio de costo colocados en su lugar de ajuste con eje marino con accesorios i dos mil cartuchos.

Agradecería á U. señor director, se sirva comunicar la presente carta al señor presidente del consejo, á fin de que se anexe al proyecto de ajuste i á las prescripciones que le entregué el 17 de julio.

Advierto á U. que el valor del armamento, municiones, ajustes, accesorios, colocación de la artillería, para cada cañonera lo avalúo en la suma de veintiun mil francos aproximadamente.

Sírvase V. aceptar, señor, la expresión etc.

L. JEHENNE.

Apoderado de la sociedad des Forges & Chantiers de la Mediterranée.

Es fiel traducción.

El traductor oficial.

F. POLACK. (1)

1390

Se subvenciona á una de las compañías de navegación que hacen viajes directos entre Iquitos i puertos europeos.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el congreso ha dado la lei siguiente:

El congreso de la república peruana

Considerando:

Que es necesario dar facilidades al comercio en el departamento de Loreto;

Ha dado la lei siguiente:

Art. 1.° Vótase en el presupuesto departamental de

(1) Anales de Obras Públicas.—Ano 1888.—Página 338.

Loreto la cantidad de [$ 12.000] doce mil soles anuales para subvencionar á una compañía de vapores, que haga de tres á seis viajes directos: cada uno entre Liverpool é Iquitos con escala en el Havre, Lisboa, Pará i Manaos.

Art. 2.° Por cada uno de los viajes que se estipule se pagará la suma de [$ 2.000] dos mil soles.

Art. 3.° El contratro se firmará por el prefecto del departamento de Loreto, asesorado por la cámara de comercio de Iquitos i los representantes de la compañía.

Comuníquese al poder ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del congreso en Lima, á los 25 días del mes de octubre de 1890.

M. Candamo, Presidente del senado,—*Manuel Maria de Valle*, Presidente de la cámara de diputados.—*Avelino Vizcarra*, senador secretario.—*Daniel Ureta*, diputado secretario.

Al Excmo. señor presidente constitucional de la república.

Por tanto: mando se imprima, publique, circule i se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de gobierno en Lima á los 14 días del mes de noviembre de 1890.

REMIGIO MORALES BERMÚDEZ

ISMAEL DE LA QUINTANA. [1]

1891

Tratado de comercio i navegación celebrado por las repúblicas del Perú i del Brasil en 10 de octubre de 1891.

Las repúblicas de los Estados Unidos del Brasil i del Perú, igualmente animadas del deseo de facilitar el comercio i navegación fluvial en sus regiones amazónicas i mutuas fronteras, estrechando á la vez sus vínculos de fraternidad, resolvieron ajustar en un tratado especial los principios i

[1] "El Peruano". Año 49.— Tomo 2°.-Noviembre 19 de 1890.- Sntre. 2.° —N, 59.— Folio 468.

bases de aquel comercio i navegación; i con tal propósito nombraron plenipotenciarios, á saber:

S. E. el señor generalísimo Manoel Deodoro da Fonseca, presidente de la república de los Estados Unidos del Brasil, al señor doctor Justo Leite Chermont, ministro de estado de relaciones exteriores.

S. E. el señor coronel Remigio Morales Bermúdez, presidente de la república del Perú, al señor doctor Guillermo A. Seoane, enviado extraordinario i ministro plenipotenciario cerca del gobierno del Brasil;

Quienes, después de exhibidos sus plenos poderes que hallaron en buena i debida forma, convinieron en las siguientes estipulaciones:

I

La navegación de los ríos comunes al Brasil i al Perú i la del Yavarí i sus afluentes es libre para las embarcaciones brasileras i peruanas, quedando sujeta á los reglamentos establecidos ó que se establecieren en ambos países.

II

Esos reglamentos deben ser lo más favorables á la navegación i comercio i guardar en las dos repúblicas la posible uniformidad.

III

Serán consideradas brasileñas en los puertos del Perú i peruanas en los puertos del Brasil, las embarcaciones que fueren poseídas i tripuladas, según las leyes del respectivo país.

IV

Las repúblicas de los Estados Unidos del Brasil i del Perú convienen en declarar libres de todo i cualquier impuesto las comunicaciones entre sí, no solo por las vías fluviales sino también por las terrestres que den paso del uno al otro territorio, respetándose los reglamentos fiscales i de policía que estableciere cada gobierno dentro de su jurisdicción.

V

Cuando á falta de línea directa del Atlántico para el Perú ó del Perú para el Atlántico, se haga necesario el trasbordo en cualquier puerto aduanero brasileño de mercaderías despachadas con manifiestos directos, no se exigirá en dicho puerto de tránsito el desembarque ni apertura de los bultos que así como en dicha línea directa, quedan exentos de todo impuesto.

VI

Cuando por falta de trasbordo, tuviera que detenerse el tránsito de las mercaderías en algunos de los puertos brasileños ó peruanos de la vía fluvial, se depositarán en almacenes especiales marítimos ó terrestres.

En este caso la Aduana respectiva cobrará el impuesto de almacenaje i peonaje, como hasta ahora, conforme á la legislación de cada país.

VII

Para que continúe el tránsito de las mercaderías depositadas, el consignatario presentará una relación especificada de los respectivos bultos, de acuerdo con el manifiesto por cargamentos íntegros, correspondientes á la misma persona sin subdividirlos, salvo el caso de solicitarlo el interesado, si fuere necesario para su buena acomodación.

Esa relación mencionará los números, marcas i contramarcas, peso bruto, capacidad, i contenido de cada bulto. Los bultos subdivididos tendrán las mismas marcas, contra marcas i números de los principales, agregándoseles una letra por su orden de alfabeto.

VIII

Llenadas las formalidades de la anterior cláusula i suscrita por el consignatario ó expedidor de las mercaderías en tránsito la fianza en garantía de los derechos fiscales respectivos para el caso de que no llegaren á su destino, se les dará salida.

Dejará de tener efecto la fianza respectiva, en vista del certificado de la aduana á que está destinada la mercadería el cual estará legalizado por la autoridad consular.

Con tal fin, se indicará en la fianza el plazo equitativo dentro del cual se halla de exhibir la prueba del arribo á su destino de las mercaderías despachadas en tránsito.

IX

Quedan exentos de fianza los consignatarios de las mercaderías en tránsito que las hicieren trasportar directamente para los puertos del Perú en embarcación que no toque en ningún otro puerto intermediario, salvo los de Manaos i Tabatinga.

Quedan igualmente exentos de fianza de responsabilidad los consignatarios que consiguieren el trasporte de las mercaderías en embarcaciones que sin embargo de tocar en otros puertos intermediarios, los conduzcan en bodegas especiales selladas por la autoridad aduanera.

Sólo podrán ser abiertas esas bodegas en la aduana recibidora, en presencia de la autoridad consular brasileña.

Queda en ambos casos dispensada la presentación de la relación á que se refiere la cláusula anterior, bastando para el despacho la indicación del número de bultos con sus marcas i contra-marcas.

X

Las embarcaciones empleadas en el comercio de tránsito conducirán empleados fiscales de ambas repúblicas, según las exigencias del servicio aduanero, á fin de comprobar el destino de las mercaderías.

XI

En la exportación directa que del Perú se hiciere para el Atlántico, con trasbordo ó depósito, en los puertos brasileños del tránsito, se observará lo estipulado en las cláusulas anteriores referentes á la importación, respecto de los documentos probatorios de su procedencia cuando fuere preciso depositar la mercadería en los *entrepostos* ó almacenes terrestres ó marítimos, omitiendo cada gobierno las diligencias que le compitieren i considerase innecesarias.

XII

Para que continúe el tránsito de los artículos especificados de exportación, el consignatario promoverá en vista de las respectivas guías aduaneras i manifiesto, el despacho de la salida.

XIII

Salvo el uso del papel sellado ó sello de timbres no se cobrará derecho alguno por la documentación relativa al despacho de tránsito de la mercadería almacenada.

XIV

Los productos brasileños que se importe en el Perú i los peruanos que se importe en el Brasil por el Amazonas i sus afluentes comunes, quedan exentos de todos i cualesquiera derechos.

XV

No hai nacionalización de mercaderías, i por consiguiente, las mercaderías extrangeras que del Brasil fueren exportadas para el Perú ó del Perú para el Brasil, pagarán los derechos establecidos en las respectivas aduanas recibidoras.

XVI

Las aduanas se remitirán una relación de las mercaderías en tránsito, á más del manifiesto respectivo que es de estilo enviar, siempre que lo exigieren sus administradores.

XVII

El comercio de importación del río Yavarí, margen brasileña ó peruana, queda sujeto á derechos aduaneros enteramente iguales, bajo las condiciones i formalidades que en seguida se especifica.

XVIII

En caso de algún contrato con embarcaciones ó compañías de navegación, sobre rebaja de fletes para el comercio del rio Yavarí, dicha rebaja será común á ambos países á fin de que haya en el trasporte la misma igualdad que en la percepción de derechos.

XIX

Las mercaderías ó productos de tránsito destinados al Yavarí ó procedentes de dicho río, llevarán manifiestos distintos de los de las demás cargas.

XX

La goma elástica procedente de la región del río Yavarí, pagará, en el acto de su salida, el impuesto de diez por ciento (10 %) calculado sobre su valor oficial i abonarán el siete por ciento (7 %) los demás productos que de la dicha región se exportaren.

XXI

Se calculará ese valor oficial según las últimas cotizaciones de los dichos artículos ó productos en la plaza de Manaos, por ser la de mayor importancia en la proximidad del rio Yavarí.

XXII

Las mercaderías de importación [no brasileñas ni peruanas] con destino á la región del Yavarí i cualquiera de sus márgenes, quedan sujetas á los derechos que actualmente pagan según la legislación del Brasil, mientras el congreso brasileño no autorice constitucionalmente al gobierno á una reducción especial para la aduana mixta, propuesta por una comisión mixta, que tendrá en cuenta la gran distancia i condiciones del comercio de aquella región.

XXIII

Las diferencias de calidad ó cantidad encontradas en el despacho i confrontación aduanera, quedarán sujetas al pago de derechos dobles, á fin de evitar ó reprimir el abuso.

XXIV

Para el fiel cumplimiento de lo que estipulado queda, con referencia al comercio de *importación* i *exportación* del río

Yavarí, su fiscalización i recaudación de derechos aduaneros, las altas partes contratantes resuelven establecer una aduana mixta en Tabatinga.

XXV

Los empleados de esa aduana serán nombrados por el gobierno del Brasil constituyendo el del Perú una agencia fiscal ó interventor consular para las operaciones de los *manifiestos*, *facturas*, *conocimientos* i *guías* de ingresos de mercaderías i salidas de los productos, así como también para las diligencias i exámenes en los almacenes terrestres ó marítimos de la aduana mixta.

XXVI

Una comisión mixta proyectará un reglamento que, después de aprobado por ambos gobiernos, regirá en la aduana mixta.

XXVII

Los actos de la agencia fiscal ó del interventor consular prevalecerán para todos los efectos aduaneros en el comercio de *importación* i *exportación* ante las aduanas brasileñas.

XXVIII

La cuantía de los derechos aduaneros de importación i exportación correspondientes al Perú, recaudada en la aduana mixta, se entregará mensualmente á la aduana de Iquitos, en la especie recibida.

XXIX

Las embarcaciones que hubiesen recibido *pase* en alguno de los puertos aduaneros del Brasil con destino directo para *Iquitos* ó cualquier otro puerto del río Marañón ó *Amazonas peruano* i las que de estos últimos puntos del Perú procedieren con destino para puertos brasileños ó extranjeros, quedan exentas de dar *entrada* en la aduana mixta de Tabatinga: solo habrá visita fiscal i de policía en dichas embarcaciones si dejaren ó recibieren pasajeros.

XXX

Es indispensable el pase, otorgado á título gratuito por la aduana mixta, para que entren las embarcaciones en el río Yavarí; i, una vez despachados en esa aduana los productos de allí procedentes, seguirá la carga á su destino libre de todo examen, gabela ó impuesto.

XXXI

Para ejercer mejor la fiscalización aduanera i facilitar las relaciones comerciales entre ambas repúblicas, en la región del Yavarí, el gobierno del Brasil se compromete á prolongar su línea telegráfica hasta Tabatinga; i el Perú á continuarla desde la dicha frontera hasta Iquitos donde funciona actualmente la principal aduana peruana limítrofe.

XXXII

Cuando por haberse infringido los reglamentos de policía concernientes al libre tránsito fluvial, se hubiere embargado mercaderías ó los buques ó embarcaciones menores que las conduzcan, las dos altas partes contratantes estipulan que se alzará tal embargo, mediante la prestación de una fianza ó causión suficiente para asegurar el valor de los objetos detenidos.

Del mismo modo, cuando la infracción no mereciere sino la pena de multa, se permitirá al infractor la continuación de su viaje, asegurando el importe de dicha multa i su efectivo pago dentro de un plazo conveniente.

XXXIII

Si algún buque de las dos altas partes contratantes naufragase, sufriese avería ó fuese abandonado en las márgenes de los ríos de la otra, se dará á dicho buque i á su tripulación la asistencia ó protección posibles i el buque, cualquiera parte de él, todo su aparejo i pertenencias i todo los efectos i mercaderías, que se salvaren, ó sus productos si se vendieren, serán fielmente entregados á sus dueños ó agentes debidamente autorizados.

A falta de estos últimos se entregarán al respectivo cónsul ó vice-cónsul, pagando únicamente los gastos ocasionanados en la conservación de la propiedad ú otros que se paguen en iguales casos por buques nacionales naufragados; i se permitirá en dicho caso de naufragio ó avería descargar, si fuere necesario, las mercaderías ó efectos que se hallen á bordo, sin exigir por esto ningún derecho, salvo que se destinen á la venta, ó consumo en el país en que se hubiesen desembarcado.

XXXIV

Ambas repúblicas sustituyen en sus puertos de la vía fluvial los antiguos derechos llamados de faros i balizas en beneficio de la navegación con el derecho *único* de tonelaje recomendado por la conferencia de Washington, el cual se cobrará sobre el tonelaje bruto, es decir, sobre la capacidad total de la nave: dicho impuesto solo gravará á los buques que directamente se dirijan á sus puertos ó á los que en ellos entren por escala [salvo los casos de fuerza mayor] si estos allí cargaren ó descargaren.

XXXV

El derechio máximum de tonelaje será:

De 40,000 reis en el Brasil i de 20 soles en el Perú, para los buques hasta de 200 toneladas;

De 60,000 reis en el Brasil i de 30 soles en el Perú, para los buques hasta de 400 toneladas;

De 80,000 reis en el Brasil i de 40 soles en el Perú, para los buques hasta de 700 toneladas; i

De 100,000 reis en el Brasil i de 50 soles en el Perú, para los buques de más de 700 toneladas.

XXXVI

Quedan exentos del pago de derecho de tonelaje:

1.° Los trasportes ó buques de guerra;

2º Los que miden menos de 25 toneladas;

3º Los que por cualquiera causa imprevista é irresistible se vean obligados á arribar al puerto, desviándose de su rumbo; i

4º Los yates i demás embarcaciones de paseo.

XXXVII

Fuera de los derechos de peonaje i almacenaje que permite la cláusula VI respecto de las mercaderías depositadas, el de tonelaje con que grava á las naves la cláusula XXXIV, el de timbre ó papel sellado que indica la cláusula XIII, el tránsito fluvial no podrá ser gravado directa ni indirectamente con impuesto alguno, sea cual fuere su denominación i objeto.

XXXVIII

Las repúblicas de los Estados Unidos del Brasil i del Perú se obligan respectivamente á no permitir que los indígenas sean arrebatados i conducidos del territorio de la una al de la otra; i los que fueren llevados de ese modo violento serán restituídos á las respectivas autoridades de la frontera así que sean reclamados.

XXXIX

Queda sin efecto la convención fluvial de 22 de octubre de 1858 (1) que sustituye este tratado.

XL

El presente tratado durará cinco años i entrará en vigor á los noventa días del canje de las ratificacaciones. Concluido el quinquenio, continuará hasta que una de las Altas Partes Contratantes notifique á la otra su deseo de ponerle término; i cesará en todos sus efectos doce meses después de la fecha de esta notificación.

XLI

El gobierno del Brasil promoverá la aprobación de todas las cláusulas de este tratado que, según la constitución federal, son de exclusiva competencia del congreso del estado de Amazonas.

---

(1) Corre en la página 57.

Sólo después de aprobadas aquellas cláusulas por ese congreso será ratificado el presente tratado en conformidad con la legislación de cada país, siendo las ratificaciones canjeadas en Lima, Río de Janeiro ú otro punto que oportunamente se designe.

En fé de lo cual, los plenipotenciarios de las repúblicas del Brasil i del Perú lo firmaron i sellaron.

Hecho en Río de Janeiro á los diez días del mes de octubre de mil ochocientos noventa i uno.

[L. S.]—JUSTO LEITE CHERMONT.

[L. S.]—GUILLERMO A. SEOANE. (1)

Las ratificaciones de este tratado se canjearon en Lima el 18 de marzo de 1896.—Habiendo sido denunciado por el Brasil el año 1904, de conformidad con el artículo XL del mismo, caducará el 18 de mayo de 1905.

1892

Servicio de navegación fluvial entre Iquitos i el Pichis. (2).—

Lima, octubre 22 de 1892.

Vista la propuesta de E. Berninzon i Cía. relativa á la navegación fluvial de los ríos Ucayali, Pachitea, Palcazu i Pichis, por medio de lanchas á vapor, i considerando: que el contrato propuesto por los recurrentes viene á satisfacer una necesidad sentida para acercar la capital de la república al importante departamento de Loreto: que la navegación entre los puertos de Iquitos i el del Pichis, asegurará definitivamente i con éxito satisfactorio, el tráfico del camino de San Luis de Shuaro al Pichis; que á pesar de que la pro-

---

[1] Relatorio apresentado ao vice-presidente da república dos Estados Unidos do Brazil, por Felisbello Firmo de Oliveira Freire, ministro das relaçoes exteriores, en junho de 1893.—Anexos.—Página 31.

[2] Por resolución suprema de 8 de agosto de 1898 se aceptó la transferencia que hizo Berninzon i Cía. de este contrato en favor del coronel don Ernesto de La Combe, quien no llegó á darle cumplimiento motivo por el que, pocos años después, fué declarado caduco tomando el gobierno á su cargo el servicio fluvial entre Iquitos i Puerto Bermúdez.

puesta es digna de apoyo, hai necesidad de reformarla, de acuerdo con la lei de 4 de noviembre de 1887, [1] propuesto que para su realización se solicita la subvención de $ 8.000 asignados por el artículo 6º de la citada lei con el objeto de que se extienda la navegación fluvial hasta Yurimaguas; i estando á lo expuesto en los informes que preceden;

Se resuelve:

Apruébase la propuesta de Berninzon i Cía. para establecer la navegación fluvial entre Iquitos i el puerto del camino del Pichis, bajo las condiciones siguientes:

1° E. Berninzon i Cía, se obligan á establecer la navegación fluvial entre el puerto de Iquitos i el camino al Pichis con escala en el Palcazu, por medio de embarcaciones á vapor que tendrán cuando menos 50 toneladas de registro i un andar de diez nudos por hora, con el calado más conveniente para la navegación de esos ríos.

2° Con el fin de asegurar el éxito de la empresa, los contratistas podrán armar á la tripulación i proveer á las lanchas de cañoncitos para señales i ametralladoras para su defensa.

3º Berninzon i Cía. se comprometen, á la vez, á establecer la navegación fluvial, haciendo por lo menos viajes bimensuales entre Iquitos i Yurimaguas, á conducir gratuitamente la correspondencia i los conductores de ésta i los empleados de hacienda del Yavarí á Yurimaguas, i vice-versa, entre Iquitos i el Pichis se conducirán así mismo gratuitamente la correspondencia i sus conductores.

4º El Gobierno otorgará á la Compañía por el término de diez años la subvención anual de ocho mil soles de que trata el artículo 6° de la lei de 4 de noviembre de 1887. Dicha subvención se abonará por trimestres adelantados por la aduana de Iquitos, comenzando desde el día en que llegue á ese puerto la primera embarcación que toque en los puertos del Pichis i Yurimaguas.

5º La compañía se obliga á hacer durante el primer año un viaje mensual de subida, i otro de bajada también mensualmente entre el puerto del camino del Pichis i el de Iqui-

[1] Corre dicha lei en el tomo 1º de esta colección, capítulo "Administración general" página 260.

tos, comprometiéndose á hacer esos viajes de subida i bajada mensualmente al segundo año de establecida la navegación.

6º Se concede á la compañía, en las cabeceras del río Pichis, en sitio del puerto, i sin perjuicio de tercero, 1,500 hectáreas de terrenos para plantificar muelles, depósitos i factorías ó para cultivarlos, según lo dispuesto en la lei de 4 de noviembre de 1887.

7º Las autoridades en tránsito, así como los cuerpos de ejército ó de la gendarmería i el material de guerra, pagarán el 50% del precio de tarifa, é igual rebaja tendrán los equipajes i carga que mande el gobierno de esta capital á Iquitos i Yurimaguas ó vice-versa.

8º La navegación fluvial á que se refiere el presente contrato, quedará establecida diez meses después de firmada la correspondiente escritura, i la compañía afianzará el cumplimiento de sus obligaciones con la suma de 40,000 soles en bonos de la deuda interna que depositará en la tesorería general. Esta fianza quedará cancelada una vez que la navegación quede totalmente establecida.

9º Si transcurren los diez meses de que trata el artículo anterior, sin que quede establecida la navegación fluvial enetre el puerto del camino del Pichis, Iquitos i Yurimaguas, la compañía pagará como multa á favor del fisco la suma de 200 soles mensuales, pudiendo el gobierno optar á su elección entre seguir cobrando dicha multa ó rescindir el contrato administrativamente sin derecho á reclamación de ninguna especie.

10. Al año de establecida la navegación fluvial, la compañía entregará á la Sociedad geográfica, los mapas del curso de los ríos Ucayali, Pachitea i Pichis, así como los datos científicos que resulten en provecho de la navegación.

11. La compañía podrá transferir los derechos i obligaciones que emanan del presente contrato con conocimiento del gobierno, siendo atendido que tanto la compañía como quien su derecho representa, queda considerada como nacional para los efectos del contrato.

12. Queda entendido que la empresa no entrará en posesión de los goces i derechos estipulados en el presente contrato, sino después de haber efectuado su primer viaje á los

puntos del Pichis i Yurimaguas, i estar perfectamente establecida la navegación.

Regístrese, i previa aceptación por Berninzon i Cía. de las condiciones que preceden, pase al ministerio de hacienda á fin de que mande extender la correspondiente escritura.

Regístrese.—Rúbrica de S. E. [1]—*Elías.* [2] [3]

1895

Mandando consignar en el presupuesto departamental de Loreto la suma de S 9,834, para dotar la lancha cañonera "Amazonas."

NICOLÁS DE PIÉROLA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el congreso ha dado la lei siguiente:

El congreso de la república peruana.

Considerando:

Que se hace necesario dotar convenientemente la lancha cañonera "Amazonas" adquirida últimamente.

Ha dado la lei siguiente:

Considérese en el presupuesto departamental de Loreto para el año próximo las partidas siguientes:

1	Para un comandante teniente 1º.....	S.	960
2	Para gratificación de embarcado con mando para el mismo.....	,,	360
3	Para un cuarto maquinista.....	,.	720
4	Para gratificación de embarcado del mismo..	,,	240
5	Para un ayudante de máquina.....	,,	600

[1] General Remigio Morales Bermúdez.
[2] Don Carlos M.
[3] "El Peruano".—Octnbre 29 de 1892.—Año 51.—Tomo II.—No. 49.—Pág. 394.

6	Para un práctico.....	,, 600
8	Para un segundo guardián.....	,, 480
8	Para un cocinero de cámara i equipajes.....	,, 360
9	Para un mayordomo i despensero.....	,, 240
10	Para dos fogoneros á S. 336 cada uno.....	,, 672
11	Para tres artilleros de preferencia á S. 20 cada uno.....	,, 720
12	Para un artillero ordinario.....	,, 216
13	Para 14 raciones de armada diarias á 60 cts. cada una.....	,, 3066
14	Para combustibles, artículos navales i demás gastos que origine la conservación del buque.....	,, 600
	Total.....	S. 9834

Los gastos que ocasione la citada embarcación hasta el fin del presente año i los que se han hecho desde su adquisición deberán efectuarse con los sobrantes del presupvesto de ese departamento i con cargo á la partida número 1 del pliego extraordinario de guerra i marina vigente.

Comuníquese al poder ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del congreso, en Lima á 25 de noviembre de 1895.

MANUEL. P OLAECHEA, presidente del senado.

AUGUSTO DURAND, presidente de la cámara de diputados.

Victor Eguiguren, senador secretario.

Edmundo Seminario i Arámburu, diputado secretario.

Por tanto mando se imprima, publique i circule i se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de gobierno en Lima, á 19 días del mes de diciembre de 1895.

N. DE PIÉROLA

Juan Ibarra. [1.]

[1] "El Peruano". Enero 7 de 1896.—Año 56—Tomo 1.—Número 1.—Página 7.

1898

Navegacion del Marañon

Lima, 12 de febrero de 1898.

Vista la anterior solicitud de don Pedro Salcedo, en la que propone al gobierno poner una lancha en el río Marañón, para establecer la comunicación entre la provincia de Pomabamba i las montañas de Uchiza; i

Teniendo en consideración:

Que es conveniente fomentar, en provecho de la agricultura, ganadería i de las industrias en general, el tráfico entre los puntos indicados, para facilitar la exportación de los diversos productos de esa zona, que hoi se pierden casi totalmente por falta de comunicación directa;

Se dispone:

Acéptase la propuesta de don Pedro Salcedo para establecer el tráfico por medio de una lancha en el río Marañán, entre la provincia de Pomabamba i las montañas de Uchiza, conforme á las bases i condiciones siguientes:

1ª — El peticionario se obliga á establecer el tráfico fluvial, entre uno i otro punto, por medio de una lancha de poco calado i de nueve metros de largo por tres metros sesenta de ancho, dotada de todas las comodidades necesarias, tanto para los pasajeros como para el trasporte de carga, garantizándose la seguridad de la navegación, por medio de cables de alambre que guiarán la dirección de la lancha i la pondrán á cubierto de cualquier accidente que pudiera sobrevenir por la fuerza de la corriente; sin perjuicio de la dotación de remos i demás accesorios necesarios para el caso de rotura de los cables;

2ª — El peticionario construirá, además, en una i otra orillas del río Marañón, los muelles que sean necesarios para

facilitar el embarque i desembarque de pasajeros, ganado i carga;

3ª — El supremo gobierno acuerda al recurrente, como auxilio para la construcción de la lancha, un subsidio de mil quinientos soles, por lo cual Salcedo, otorgará una fianza hipotecaria que baste, á juicio del ministerio de fomento, para garantizar la ejecución de la obra i el establecimiento del tráfico;

4ª — El peticionario, una vez establecido el tráfico, cobrará los fletes conforme á la siguiente tarifa:

Adultos, diez centavos cada uno.
Niños menores de siete años, cinco cts. cada uno.
Ganado caballar, veinte centavos por cabeza.
Ganado vacuno, veinte centavos por cabeza.
Ganado lanar, diez centavos por cabeza.
Ganado de cerda, diez centavos por cabeza.

Carga i equipaje, sea cualquiera su contenido, acondicionada en bultos entre doce i cuarenta i seis kilos, diez centavos cada bulto.

Carga, por el exceso en los bultos sobre cuarenta i seis kilos por cada veintitrés kilos, diez centavos,

Carga, por cada bulto menor de doce kilos, cinco centavos.

5ª — Es entendido que tendrán pase libre los empleados públicos, tropas i los operarios que pueda ocupar el gobierno en esa región de la montaña;

6ª — El concesionario podrá hacer uso de la autorización que por esto resolución se le confiere durante cinco años; pasados los cuales pasarán á poder del gobierno la lancha, los muelles i demás material en servicio, quedando obligado el mismo concesionario á entregarlos en buen estado de conservación, con solo el deterioro del uso;

7ª — Díctense por la dirección de fomento las órdenes necesarias para que el prefecto del departamento de Ancachs, por sí, ó representado por la autoridad subprefectural de Pomabamba, vijile la ejecución de la obra, en conformidad á este decreto; i

8ª — Abrase al presupuesto departamental de Ancachs por la dirección del tesoro, el cargo correspondiente por los mil quinientos soles que se acuerdan á Salcedo como auxilio; debiendo aquella junta reintegrar dicha suma dentro del

ejercicio del presupuesto del presente año; i en consecuencia, una vez que el recurrente haya otorgado la fianza indicada, gírese un libramiento á favor del referido Salcedo por la citada suma de mil quinientos soles, con cargo de reintegro por la junta departamental de Ancachs; aplicándose entre tanto el egreso á la partida número 7094 del presupuesto vigente.

Regístrese i comuníquese.—Rúbrica de S.E. (1)

Flores. (2) (3)

1899

Se aprueba el contrato de construcción de la lancha "Francisco Pizarro."

Lima, mayo 27 de 1899.

Vista la anterior comunicación del cónsul del Perú en Southampton i el plano i texto del contrato que ha celebrado para la construcción de una lancha á vapor destinada á la navegación de los ríos Ucayali, Pachitea i Pichis, todo en conformidad con las intrucciones que el gobierno le tiene impartidas,

Se resuelve:

1.° Aprobar el mencionado contrato celebrado con la casa John I. Thornicroft & Cª de Londres en 10 de abril último por el cónsul general del Perú en Southampton para la construcción de una lancha á vapor, conforme al texto que se acompaña, y según el cual deberá estar lista la embarcación el 10 de julio próximo, para ser enviada á Iquitos;

2° Que la mencionada lancha á vapor lleve por nombre "Francisco Pizarro" que deberá estar grabado en placa, colocado tanto en la proa como en la popa;

3° Que la prueba práctica sea hecha como se propone en el oficio del cónsul Guillaume, por el experto náutico, señor

---

(1) Don Nicolás de Piérola.
(2) Doctor don Ricardo.
[3] Leyes i resoluciones sobre la región oriental—Página 105.

Murrai ú otro que sea de su confianza, si éste se hallase impedido;

4.° Que la lancha sea enviada á Iquitos á orden del comisionado del gobierno, i caso de serlo al Pará solamente, sea puesta á orden del cónsul peruano en esa localidad, quién la enviará á Iquitos á orden del comisionado del gobierno;

5.° Autorizar al cónsul oficiante don Herbert Guillaume para hacer los gastos de recepción i prueba de la lancha, el seguro, el flete i demás necesarios para el envío á Iquitos, que aparecen detallados en su comunicación; i

6.° Que se trascriba este decreto al comisionado del gobierno en Iquitos, para su cumplimiento, en la parte que le respecta; debiendo disponer la salida de la lancha á Puerto Bermúdez, con encargo de avisar por telégrafo su arribo á ese puerto, i esperar allí las órdenes que de Lima tenga á bien impartir el gobierno.

Regístrese i comuníquese.

Rúbrica de S. E.[1]—*Almenara Butler.* (2)(3)

- - - -

CONTRATO APROBADO POR LA ANTERIOR RESOLUCIÓN

Traducción autorizada

Contrato celebrado hoi 10 de abril de mil ochocientos noventa i nueve, entre el señor Herbert Guillaume, cónsul general del Perú, en Southampton, por cuenta del gobierno peruano, de la una parte, i los señores Juan I. Tornicroft i Cia., constructores navales é ingenieros de Chiswick, Londres, de la otra parte.

Los señores Juan I, Thornicroft i Cia. se obligan á construir para el gobierno peruano, una lancha á vapor con arreglo á la especificación siguiente, i al diseño N 9604 A.

Dimensiones.—Eslora.....	52 piés	6	pulgadas.
Manga.....	7 "	9	„
Calado.....	1 "	6	„

Casco.—De acero cuidadosamente galvanizado en todas sus partes.

---

[1]—Don Nicolás de Piérola.
[2]—Doctor don Francisco.
3] -"La Montaña"—Año 1899—página 45

Armazón i baos de cubierta, de barras de acero angular. Roda i codaste, de acero.

Máquina.—Constará de un par de máquinas verticales no condensadoras, con cilindros de 6 ¼ pulgadas de diámetro por 8 pulgadas de golpe, provistos de palancas de inversión de último sistema. Ejes, árboles, motores i demás partes movibles, de acero.

Manubrios debidamente balanceados i las puntas de los ejes impulsores sólidamente forjadas.

Tubería.—Toda la tubería del cuarto de máquina i caldero será de cobre con excepción de los tubos de la sentina.

Motor.—Será del sistema de la turbina privilegiada de Thornicrott.

Caldero.—Será del sistema locomotora, de acero, con hornilla i tubos de fierro de Lowmoor, con chimenea i uptake, i la tubería necesaria, llaves i válvulas, manómetros etc., i capaz de resistir una presión de vapor de 130 libras, ó hidráulica do 260 libras por pulgada cuadrada.

La hornilla será de suficiente capacidad para hacer uso de leña como combustible.

El caldero será alimentado por medio de una bomba servida por la máqina

Se colocará un inyector, una vez que la máquina esté armada.

Expulsor de sentina.—Se colocará en el cuarto de máquina.

Garfio de remolque.—Será colocado á popa según diseño.

Toldo.—Será colocado á popa según diseño.

Distribuciones internas.—La lancha está dispuesta para tener posas abiertas á proa i á popa, con asientos según diseño, i será entregada con guarnición de metal, enmaderamiento de ensambladura i toldo.

Andar.—El andar de la embarcación será de 16 millas por hora, haciéndose uso de carbón de Gales, para la prueba.

Se pagará una multa de £ 25 por cada cuarto de milla que ande menos de las 16 millas citadas.

Utiles i materiales de repuesto.—Consistirán los primeros de:

Un ancla con cadena galvanizada.....	1	pulgada
Faroles de cobre.....	1	juego
Tanque de agua para beber.....	1	pieza
Asta de bandera.....,...	1	id
Bicheros.....	2	id

Constarán los segundos de:

Impulsor (la parte giratoria de la turbina de tornillo únicamente).

Anillos de pistón.....	2	juegos
Resortes (1 por cada uno de los colocados)	1	id
Llaves de tuerca para todos los pernos i tuercas del cuarto de máquina.....	1	id
Herramientas de la máquina.....	1	id

Utiles de fogonero.....	I	id
Parrillas.....	1	id
Vasos i anillos de mano, metros de agua, tubos de caldero de una décima parte del número de los colocados.....	6	id

Precio.—El señor H. Guillaume, conviene en pagar á los señores Juan I. Thornicroft i Cia. por cuenta del gobierno peruano, por la lancha en cuestión la suma de un mil setecientas cincuenta libras esterlinas [£ 1750], pagaderas de la manera siguiente: 500 libras esterlinas al firmarse el contrato; 625 libras esterlinas una vez listo el casco i colocada la máquina á bordo, i las 625 libras esterlinas restantes después de verificada satisfactoriamente la prueba en el Río Janeiro.

Entrega.—Los señores Juan I. Thornicroft i Cia. se obligan á hacer lo posible para terminar la lancha de que se trata, tres meses después de firmado el contrato i entregarla F. O. B. en Southampton, ó en Liverpool siempre que no se origine retardo ocasionado por incendio,inundadación, huelga, demora en la entrega de materiales por parte de los subcontratistas, ú otra causa cualquiera, fuera del dominio de los señores Juan I. Thornycroft i Cia.

Los materiales i la obra de mano serán de lo mejor.

(Firmado)—*Juan I. Thornicroft i Cia.*

Es fiel traducción.—El traductor oficial.—*F. Polack.* (1)

1900

Compra de la lancha "Iquitos" i albarenga "Pachitea"

Iquitos, 16 de abril de 1900.

Visto este expediente con todo lo acompañado, respecto de la lancha "Veloz" i su albarenga "Lulú", de propiedad del Sr. Enrique Llosa & i Ca., que fué ofrecida en venta al estado, por la suma de veinticuatro mil soles, pagaderos en seis armadas iguales de cuatro mil soles cada una, que deben abonarse mes á mes, por la aduana de este puerto; i

Considerando:

(1)—"La Montaña"—Anexos—Año 1899.—página 3.

Que de las pruebas hechas en el viaje, al efecto que se ha realizado, hasta puerto Bermúdez i de los informes que obran en el expediente de las factorías de compra i demás antecedentes de esta embarcación, resulta comprobado que la lancha i albarenga ofrecida en venta, satisface á todas las necesidades que imponen las condiciones fluviales de la vía central; que el precio corresponde al de factura i gastos de conducción i es manifiestamente inferior al causado por la "Pizarro", teniendo más tonelaje i condiciones marineras i hallanarse desde luego á disposición del gobierno i en condiciones de pago, mui favorables, que no sería prudente desechar, particularmente hoi que el el estado de deterioro de la "Cahuapanas" la pondrá en breve fuera de servicio hasta que lleguen sus nuevos calderos i sean colocados, con todo lo cual quedará interrumpido el correo por la vía central si no se hiciese la adquisición de la "Veloz".

Que á mayor abundamiento, habiendo comenzado á crearse la confianza de los viajes que hacen las lanchas del estado, hai la posibilidad de costear en gran parte los gastos del personal i combustible, etc. de la misma lancha, con solo las entradas que produzca.

Que la necesidad de una albarenga para el trasporte de reses del departamento de Junín, de Puerto Bermúdez á Iquitos, es esencial para mejorar las condiciones de Iquitos i para abrir esa arteria de comercio llamada á ensancharse rápidamente, dando vida estable á la vía central; por todas estas consideraciones:

Se resuelve:

1º — Adquirir para el estado la lancha "Veloz" i su albarenga "Lulú", por la suma pactada de veinticuatro mil soles debiendo recibirse la lancha i su albarenga, conforme á los inventarios i condiciones que obran en este expediente, nombrándose por parte del gobierno al ayudante de esta comisión especial, don Carlos Zubiauri que ha hecho el viaje con este objeto;

2º — La mencionada suma de veinticuatro mil soles, será abonada á don Enrique Llosa, dueño de la lancha i albarenga, en este orden: cuatro mil soles, al contado, como primera armada; i los veinte mil soles restantes en cheques con-

tra la aduana, abonables á razón de los cuatro mil soles, cada mes, desde el próximo mayo inclusive; otorgándose la correspondiente constancia de cancelación i con cargo á extraordinarios de Guerra;

3º — La lancha "Veloz" i albarenga "Lulú", que adquiere el gobierno, á mérito de esta resolución, llevarán en lo sucesivo, respectivamente, los nombres de "Iquitos" i "Pachitea."

Comuníquese, regístrese i publíquese. — *Capelo.* (1)

1901

Testimonio de la escritura de compra de la lancha á vapor "Ticuna" [2] por la "Junta de vias fluviales"

En Iquitos el día veinticinco de noviembre de mil novecientos uno, ante mí el notario público i testigos que suscriben comparecieron el doctor don Jenaro E. Herrera, natural de Moyobamba de estado casado i de profesión abogado de los tribunales de justicia de la república; i el señor coronel don Ernesto de La Combe, mayor de edad, de estado casado i de profesión coronel del ejército nacional; ambos hábiles para contratar é instruídos en el idioma castellano á quienes conozco de lo que doi fé i me dijeron: el primero, que en representación del señor Gabriel López, miembro de la firma Abensur i López, según consta del poder que en debida forma acompaña para su inserción, venía en otorgar escritura de venta de nave á favor del señor coronel La Combe, en los términos de la minuta que me ha entregado, la cual se insertará á continuación del que sigue:

Señor notario público:

Sírvase usted extender en su registro de escrituras públicas, una de compra-venta que yo Jenaro E. Herrera, abogado, vecino de este puerto, en representación de don Ga-

---

[1] Registro oficial del departamento de Loreto.—Lima.—Imprenta de la Escuela de Ingenieros—J. Mesinas. Año 1900.- pág. 184.

(2)—La lancha "Ticuna", después "Manu", hoi se encuentra al servicio de la prefectura de Loreto.

briel López, natural de Moyobamba, vecino de Caballo–Cocha, según consta del poder general otorgado por dicho señor á mi favor en cinco de febrero de mil ochocientos noventa i ocho, por ante el escribano de registro don Ricardo Tirado Campos, hábil para contratar i sujetándome á sus instrucciones, vendo la lancha á vapor denominada "Ticuna", que navega con la bandera nacional de su exclusiva propiedad, sin gravamen de ninguna especie i libre de toda responsabilidad, así como todos sus enseres, útiles de repuesto i contenido de útiles venido de Europa en una factura i no despachada todavía por la aduana de este puerto, al señor coronel don Ernesto de La Combe, comisionado por la junta de vías fluviales de Lima, por la suma de cinco mil quinientos soles de plata que será abonada al vendedor en esta forma: un mil quinientos soles en plata al contado, al tiempo de firmarse la presente; i los cuatro mil restantes en dos letras de dos mil soles cada una, giradas por la tesorería fiscal del departamento á favor de la compañía nacional de recaudación.

No obstante de sostenerse por el vendedor que la lancha "Ticuna" libre está de toda responsablilidad, éste se obliga á la evicción i saneamiento de la lancha i por cualquier vicio oculto que tuviere; i así el comprador como el vendedor quedamos obligados á cumplir el tenor de la presente, de cuyo objeto estamos perfectamente inteligenciados.

Los gastos de derecho de registro correrán por cuenta del comprador señor E. de La Combe i los de escritura por cuenta del vendedor señor López.

La entrega de la lancha se hará en el sitio donde se le encuentre á cuyo efecto el doctor Herrera comunicará la venta á su instituyente, quien hará la tradición de la referida embarcación.

Usted, señor notario, agregará las cláusulas que sean necesarias para la validez de este contrato i del instrumento que lo contiene.

Iquitos, á veintitrés de noviembre de mil novecientos uno.

Genaro E. Herrera. *E. de La Combe.*

No ha lugar al impuesto de registro de conformidad con el inciso tercero del artículo trece de la lei de la materia.

Iquitos, veinticinco de noviembre de mil novecientos uno.

Por la compañía nacional de recaudación.

Rosendo Mendívil.

Conformes los otorgantes con el tenor de la anterior minuta que queda archivada, se ratificaron en ella. Yo el notario doi fé de haber cumplido con lo prescrito en los artículos setecientos treinta i cinco i siguientes del código de enjuiciamientos civil i que firmaron por ante mí con los testigos señores Samuel M. Fernández, Ramón Herrera i Lorenzo Bernales, de esta vecindad.

Jenaro E. Herrera.—E. de La Combe.—Samuel M. Fernández.—Ramón Herrera.—Lorenzo Bernales—Arnaldo Guichard, notario público de hacienda i marina."

Este primer testimonio en fojas tres, debidamente confrontado con su original es auténtico; i á solicitud del interesado lo expido, signo i firmo en este papel común por carencia absoluta del sellado que corresponde, pero con cargo de reintegro por el interesado, en Iquitos, el cuatro de diciembre de mil novecientos uno. [1]

1901

Testimonio de la compra de la lancha á vapor "Onça" [2] por la "junta de vías fluviales" (3)

En Iquitos, el doce de octubre de mil novecientos uno, ante mí el notario público, de hacienda i marina, i de los testigos que susbriben, comparecieron don Estanilao Castañeda i don Ernesto de La Combe; el primero, natural de Caja-

[1]—Documento existente en el archivo de la extinguida junta de vías fluviales.

[2] La lancha Onça después Urubamba, se encuentra hoi al servicio de la prefectura de Loreto.

[3] Véase el decreto que crea la junta de vías fluviales en el capítulo "Viajes i exploraciones".

marca, de estado soltero i de profesión comerciante; el segundo, natural peruano, de estado casado i de profesión militar, ambos mayores de edad, el primero vecino de esta localidad, el último vecino de Lima i de tránsito en esta localidad; hábiles ambos para contratar é instruídos en el idioma castellano á quienes doi fé conozco i me dijeron que venían en celebrar escritura de venta de nave en los términos de la minuta que me han entregado, la cual dice:—Señor notario público.—Sírvase usted extender en su registro de escrituras públicas, una de compra-venta en que don Estanislao Castañeda, hábil para contratar, vende la lancha á vapor "Onça" de su exclusiva propiedad, sin gravamen de ninguna especie i libre de toda responsabilidad, al señor don Ernesto de La Combe, comisionado por la junta de vías fluviales de Lima, con todos sus enseres; maquinaria corriente, conforme al inventario formado por ambas partes contratantes i por la suma de veinticinco mil soles plata, cantidad que le será abonada al vendedor en esta forma: diez i siete mil soles en moneda i el resto de ocho mil soles en letras á noventa días vista sobre Lima, i contra el señor doctor don José Pardo, tesorero de la expresada junta de vías fluviales.—No obstante de sostenerse por el vendedor, que la lancha "Onça" está libre de toda responsabilidad, éste se obliga á la evicción i saneamento de la lancha vendida i por cualquier vicio oculto que tuviera, tanto el comprador como el vendedor quedamos obigados á cumplir el tenor de la presente de cuyo objeto estamos perjectamente inteligenciados.—Los gastos de alcabala corren por cuenta del comprador señor La Combe i los de escritura, etcétera, por mitad con el vendedor.—Usted, señor escribano, se servirá agregar las cláusulas de estilo para la validez de este contrato,—Iquitos, octubre once de mil novecientos uno.—Estanislao Castañeda.—E. de La Combe.—No ha lugar al impuesto de registro, de conformidad con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo trece, de la lei del impuesto de registro de veintitrés de enero de mil ochocientos noventa i seis.—Iquitos, octubre doce de mil novecientos uno.—Por la compañía nacional de recaudación, Rosendo Mendivil.—Conformes los otorgantes con el tenor de la anterior minuta que queda archivada, se ratificaron en ella. Yo el notario doi fé de haber cumplido con lo prescrito en los artículos setecientos treinta i cinco i siguientes

del código de enjuiciamientos civil i de que firmaron por ante mí con los testigos señores Lorenzo Bernales, Samuel M. Fernández i Ramón E. Herrera de esta vecindad.—Estanislao Castañeda.—E. de La Combe.—L. Bernales.—Samuel M. Fernández.—Ramón E. Herrera.—Arnaldo Guichard.—Notario público de hacienda i marina.

Este primer testimonio, debidamente confrontado con su original es auténtico; i á solicitud de parte interesada lo expido, signo i firmo, haciendo constar que la primera hoja de este testimonio es del sello quinto, por carencia absoluta del que corresponde, pero con el reintegro respectivo, en Iquitos, el quince de octubre de mil novecientos uno.—Arnaldo Guichard notario público de hacienda i marina. (1)

1902

Matrícula de embarcaciones menores

Iquitos, 28 de mayo de 1902.

Considerando:

1º Que el creciente movimiento mercantil de este puerto hace necesaria la adopción de medidas que tiendan á cautelar i garantir el comercio;

2º Que no existe matrícula alguna que ponga de manifiesto la cantidad de embarcaciones menores á remo, que se dedican al tráfico en la bahía, quebradas i ríos afluentes del Amazonas; i

3º Que es deber de la autoridad vigilar i garantizar el libre tráfico á la vez que tener conocimiento de las embarcaciones que á él se dedican;

Se resuelve:

Procédase por la capitanía del puerto á matricular las embarcaciones menores á remo, (canoas, monterías, etc.) llevándose en esa oficina razón minuciosa de sus propietarios, numerándose éstos por orden correlativo, i cuidando

(1) Documento existente en el archivo de la extinguida junta de vías fluviales.

que el número respectivo sea colocado en lugar visible de dichas embarcaciones.

Concédese el plazo de 30 días para que los propietarios mencionados, se presenten á la capitanía del puerto para la debida inscripción, abonando por derecho de matrícula un sol por semestre, en la citada oficina.

Regístrese, dese cuenta, publíquese i trascríbase á la capitanía del puerto para sus efectos.

Portillo. (1)

1904

Servicio de cabotaje en el rio Amazonas

Lima, 27 de enero de 1904.

Visto los oficios de la prefectura de Loreto, por los que se consulta si los capitanes ó patrones de las lanchas á vapor nacionales, que hacen el tráfico de cabotaje, en el Amazonas i sus afluentes, deben ser exclusivamente peruanos, i la manera como debe practicarse en esa zona fluvial el tráfico de cabotaje, el cual se lleva á cabo en la actualidad por embarcaciones nacionales i brasileñas, haciendo presente la circunstancia de que el Brasil no permite ese tráfico en sus ríos, por las que enarbolan bandera peruana.

Vistos los informes emitidos por el consejo superior de marina i por la sección diplomática del ministerio de relaciones exteriores i la opinión del fiscal de la excelentísima corte suprema de justicia en el dictámen que antecede; i

Teniendo en consideración:

1º Que no existe disposición ninguna en el código de marina mercante i reglamento de capitanías vigente que prescriba que los capitanes ó patrones de las embarcaciones nacionales, deban ser precisamente peruanos, pues en su artículo 333, solo exige que la tripulación de los buques mercantes nacionales, se compongan de una quinta parte de los

(1) Registro Oficial del departamento de Loreto.—Julio 15 de 1902.—Tomo I.—Nº I.

individuos nacidos en el territorio ó nacionalizados; que del artículo 472 se desprende que pueden solicitar el nombramiento de capitanes, pilotos, cantramaestres ó patrones de buque mercante, los nacionales i los extranjeros, sean ó no nacionalizados i que la lei de 29 de marzo de 1879, permite á los buques extranjeros hacer el comercio de cabotaje, con las licencias expedidas por las aduanas en la forma establecida para los buques peruanas.

2º Que conforme á la convención fluvial de 22 de octubre de 1858 (1) celebrada con el Brasil, hoi vigente, (2) á la citada lei de 29 de Marzo de 1879 i decreto de 17 de diciembre de 1868, que abrió la navegación de todos los ríos de la república á los buques mercantes de todas las naciones cuyas disposiciones implican no un simple decreto de pasaje ó tránsito, sino completa libertad de comercio.

Se resuelve:

Absuélvanse las expresadas consultas en la forma siguiente:

1º Los capitanes, pilotos, contramaestres i patrones de los buques con bandera peruana, que navegan en el río Amazonas i sus afluentes, pueden ser extranjeros.

2º El comercio de cabotaje en los expresados ríos, pueden hacerlo las embarcaciones brasileñas, con sujeción á los reglamentos de la materia.

3º El ministro de relaciones exteriores, hará las gestiones que estime convenientes con el gobierno de la república del Brasil, para el cumplimiento de la convención fluvial de 22 de octubre de 1858, en la parte referente al libre tráfico de cabotaje en los ríos brasileños por las embarcaciones que enarbolan bandera peruana.

Comuníquese, regístrese i archívese.

Rúbrica de S. E. [3]—*Muñiz.* [4] [5].

---

(1) Corre en la página 57.

[2] Aquí hai probablemente un error del plumario que copió esta resolución; pues en enero de 1904 no estaba vigente la convención de 1858 sino la firmada en Río Janeiro el 10 de octubre de 1891 i canjeada en Lima el 18 de marzo de 1896.

[3] Don Manuel Candamo.

(4) Coronel don Pedro.

(5) "El Peruano". Año 64.—Tomo I.—Febrero 17 de 1904 Semestre I —Número 36.—Página 285.

1904

Contrato con la Pacific Company para el establecimiento de un nuevo servicio de vapores en el río Amazonas, i construcción de cinco vapores armados en guerra.

Véanse en el tomo 1º de esta obra, capítulo "Ferrocarriles", página 405, los articulos 25 i 26 de la resolución suprema de 22 de julio de 1904, aprobatoria de la propuesta del representante de la Pacific Company para construir un ferrocarril de vía normal, entre un punto de la costa del Pácifico i otro navegable del río Marañón.

1905

Navegación de los buques brasileros en las aguas peruanas del río Amazonas i sus afluentes.

Lima, 10 de mayo de 1905.

Visto el oficio Nº 61, en que el ministerio de relaciones exteriores comunica que en virtud de haber sido desahuciado el tratado peruano-brasilero de comercio i navegación, caduca en 18 del actual;

Se resuelve:

1º Derógase á partir del 18 de mayo corriente, el supremo decreto de 12 de setiembre de 1898 (1) i las demás disposiciones dictadas para el cumplimiento del tratado de 18 de junio de 1896, (2) celebrando entre el Perú i el Brasil.

2° En consecuencia desde la fecha indicada la navegación de los buques brasileros en las aguas peruanas del río Amazonas i sus afluentes, la importación de mercaderías brasileras por las aduanas del departamento de Loreto, la ex-

---

[1] Véase dicho decreto en el apéndice del tomo 1º de esta colección.
[ ] Corre en la página 105

portación de gomas procedentes de la región del Yavarí, i las importaciones con destino á la misma, quedan sujetas á las leyes, tarifas i reglamentos peruanos.

Regístrese, comuníquese i publíquese.

Rúbrica de S. E. (1)

Leguía. [2] [3]

---

[1] Doctor don José Pardo.
[2] Don Augusto B.
[3] Copia del original existente en el ministerio de hacienda i comercio.

CAPITULO IX

VIAJES

I EXPLORACIONES

PRIMERA PARTE

VIAJES I EXPLORACIONES

1834 – 1835

Exploración de los ríos Pachitea i Ucayali [1] por el teniente de la armada inglesa don Guillermo Smith i el sargento mayor de ingenieros del Perú don Pedro Beltrán.

"En el mes de junio del año 1834, llegaba al Callao el navío británico «Samarang», al mando del capitan Paget, el que después de tres meses tenía que regresar á Inglaterra, habiendo terminado el tiempo de sus servicios. Hallábase en este buque, el inteligente i abnegado teniente D. Guillermo Smith, el que habiéndose entusiasmado con la lectura de algunos escritos del R. P. Plaza, sobre la región del Mairo i del Pachitea concibió la idea de ver aquellos lugares i bajar en seguida al Atlántico

(1) El magestuoso río Ucayali de cuya unión con el Marañón se forma el Amazonas tiene su origen á los 10° 43′ de latitud sur i 76° 04′ de longitud O. París, en la confluencia de los ríos Urubamba i Tambo, el primero conocido también con el nombre de Santa Ana que trae su origen de los cerros de Vilcanota en el Cuzco i el segundo que está á su vez formado por la unión del Ene i el Perené.—Entre los afluentes que recibe el Ucayali los más importantes son: por la margen izquierda el Unine, el Pacaya, el Pachitea, el Aguatia, el Pishqui, el Cushabatai, el Sarayacu i el Santa Catalina, i por la derecha el Coenhua, el Chesea, el Tamaya, el Abujao, el Utiquenea, el Callaría, el Yanayacu, el Maquia, el Tapiche i el Avispa. —La desembocadura del Ucayali según el ingeniero don Arturo Werthe-man, se halla á los 4° 30′ de latitud sur i 75° 47′ 29″ de longitud O. de París.—El Pachitea es entre los afluentes del Ucayali el de mayor caudal de aguas. Se forma por la confluencia de los rios Pichis i Palcazu, de los que el primero está á su vez formado por la unión del Chivis i el Azupizú i el segundo por la del Alto Palcazu i Pozuzo. El Pachitea tiene su desembocadura á los 8° 45′ 30″ de latitud sur i 76° 52′ 39″ de longitud O. de París, según el almirante Tucker, i tiene por principales afluentes, el Yuya-Pichis, el Shamanca, el Pintocayo, i el Iparia por la margen derecha i por la izquierda el Temblor, el Yanayacu, el Sungaruyacu, el San Pedro, el San Fernando, el Sheboya, el Macoya, el Capueya el Chirimoyo i el Shamaya.

por el Ucayali i el Amazonas. Así, en vez de regresar cómodamente á su patria en el navío que había servido, prefirió emprender un arriesgado i trabajoso viaje á traves del Continente americano.

El teniente Smith, manifestó su deseo al cónsul general de su nación, Mr. Belford Hinton Wilson, el que tomó el más vívo interés en proteger la empresa i allanó todos los obstáculos, levantando una suscripción entre sus compatriotas, para cubrir los gastos más indispensables, i obtuvo del presidente de la república, que lo era en aquella epoca D. Luis José Orbegozo, la promesa de que protegería la expedición.

El teniente Smith, obtenida la autorización de sus superiores, escogió á un jóven i activo oficial, D. Federico Lowe, para ayudarle en su peligroso viaje. El gobierno del Perú por su parte, creyó conveniente nombrar una comisión de oficiales peruanos, para que hicieran parte de tan importante expedición, i eligió al sargento mayor de ingenieros D. Pedro Beltrán (1) i al teniente D. Ramón Azcárate, los que debían regresar desde Mainas para dar cuenta de su comisión.

Para facilitar la movilidad de los expedicionarios, hasta dejarlos embarcados en el puerto del Mairo, nombró para dirigir la empresa al coronel de ingenieros D. Clemente Althaus i por ayudante al capitán del mismo cuerpo D. Francisco Cañas.

El día 20 del mes de setiembre de dicho año, 1834, salían de Lima Smith i Lowe, i dos días más tarde, dejaba la capital la comisión peruana, en compañía del Dr. D. Manuel Antonio Valdizán; reuniéndose todos en el pueblo del Obrajillo el 26, para continuar juntos hacia el célebre mineral del Cerro de Pasco, donde llegaron el 28, atravesando en el camino la encumbrada cordillera por el elevado paso llamado *la Viuda*.

El día 7 de octubre, superadas las dificultades, mediante los esfuerzos del Señor D. Francisco Quirós, que en aquella fecha se hallaba de prefecto del departamento de Junín, siguieron su marcha hacia la apacible ciudad de Huánuco, á la que entraron el 11 del mismo mes.

En Huánuco, las dificultades para conseguir la movilidad, fueron todavía mayores que en el Cerro de Pasco, i de consiguiente, tuvieron que demorar varios días, lo que era mui perjudicial á los expedicionarios, pues adelantándose la estación de las aguas, la empresa se hacía difícil i peligrosa.

La comisión peruana tuvo que hacer los más grandes sacrificios para que la expedición no fracasase en su nacimiento. Pero, si esto sucedía en lugares poblados, ¿qué podía esperar más adelante, en la región llamada de la Montaña, casi despoblada, con caminos mui malos i donde á veces no se puede conseguir el mas pequeño recurso?

Con mucho trabajo, pudo salir la expedición de Huánuco, el día 20 de octubre, en dirección al pueblo de Panao, donde tuvieron que superar mayores obstáculos todavía, para poder continuar su marcha al Pozuzo; ha-

---

[1] Beltrán publicó en Arequipa el año 1840 un folleto relativo á esta expedición, con el título de "Diario del viaje hecho el año de 1834 para reconocer los ríos Ucayali i Pachitea."

llando en los pueblos del tránsito, la mayor indiferencia i casi ninguna protección por parte de las autoridades.

A las dificultades de conseguir la movilidad para los expedicionarios i sus cargas, se añadió también el que ofrecía el camino entre Panao i e Pozuzo, el que consiste en contínuas subidas i bajadas, con varios pasos bastante peligrosos, en uno de los cuales, poco faltó fuese víctima uno de los comisionados peruanos, el sargento mayor Beltrán, desbarrancándose solamente su caballo, en un precipicio de 1,500 piés de altura, casi vertical.

Largo sería enumerar todos los obstáculos que iban aglomerándose, haciéndose siempre más difícil i desgraciada la posición de los intrépidos expedicionarios; lo cierto es que, á pesar de todos sus esfuerzos les fué imposible continuar mas adelante del Pozuzo, hácia el puerto del Mairo, en cuyo lugar tenían que embarcarse en canoas, para bajar al Ucayali, por las aguas del Pachitea.

La fuga de los arrieros, la dificultad de conseguir cargueros para trasladar los equipajes i los víveres para la expedición, el pánico que tienen estos á los salvajes, las preocupaciones de los indios, la mala fé de algunos que parecían hacer lo posible, para impedir la realización de aquella atrevida empresa, i la escacez de medios para los grandes gastos que había que hacer para superar tantos obstáculos, hechó á perder todo el plan que se habían trazado los exploradores; i con gran pesar suyo, tuvieron que abandonar su primitivo proyecto, de bajar el Ucayali por el río Pachitea, i pensar en escoger una vía que ofreciese menores dificultades.

Hallábanse los expedicionarios en tan aflictivas circunstancias, cuando recibieron de Huánuco una carta del director, el coronel Althaus, los convenció de la imposibilidad de que fuesen auxiliados i que era inútil toda tentativa de pasar más adelante. Entonces se decidieron regresar del Pozuzo, para emprender la bajada por el río Huallaga i para esto, parte de los expedicionarios, el teniente Smith i el mayor Beltrán, se adelantaron hasta Huánuco, para ver modo de realizar su nuevo proyecto; mientras que la otra parte, los Señores Azcárate i Lowe, tenían que regresar al pueblo de Acomayo, i de allí pasar directamente á la hacienda de Casapi en el valle de Chinchao para esperar allí á los demás.

En Huánuco, haciendo mil sacrificios i empeñando su crédito, pudieron los expedicionarios procurarse los recursos necesarios para realizar su viaje por el Huallaga, para lo cual habían contratado con D. José María Ruiz, persona inteligente i práctica en esta clase de viajes, i que se comprometía acompañarlos hasta Sarayaco.

El día 1 de diciembre los Señores Smith i Beltrán, salieron de Huánuco en compañía del Sr. D. Sebastián Martins, dueño de la hacienda de Casapi, que dista 20 leguas de dicha ciudad i donde llegaron al tercer día. Allí tuvieron el placer de reunirse con sus compañeros, los Señores Azcárate i Lowe, los que habían tenido que sufrir bastantes penalidades en su viaje, desde el pueblo de Panao.

Por fin, el 18 del mismo mes, dejaron la hacienda de Casapi, para

trasladarse á la de Macora, distante dos leguas; en cuyo lugar dejaron las bestias, para seguir á pié otra legua hasta el puerto, en el río de Chinchao. En este lugar se embarcaron en una pequeña canoa, la que en pocos instantes debía llevarlos á las aguas del río Huallaga.

Fué pues el 18 de diciembre de 1834 que dejaron el puerto de Chinchao para empezar su navegación, i al poco rato se hallaban en el río Huallaga, cuyo curso debían seguir hasta la desembocadura del río Chipurana.

La navegación de este río es bastante molesta, pues está sembrado de numerosos *malos pasos*, donde hai muchas veces que descargar la canoa, ó salir de la embarcación para salvar á pié por la orilla ó sobre los peñazcos estos peligrosos trechos.

En el primer día anduvieron mui poco, viéndose obligados á descansar tres días en una casa á pocas cuadras más abajo de la confluencia del río de Chinchao, lugar que llaman Caracol, para dar tiempo de trasportar las cargas, hasta el lugar llamado Juana del Río, situado cerca de la confluencia del río Monzón, i que se conoce hoi con el nombre de Tingo María.

El 21 emprendieron nuevamente la navegación, pasando el primer mal paso, para llegar á la cueva de Cayumba, donde pasaron la noche.

De Cayumba á Juana del Río, se encuentran los malos pasos de Pacuahuasi, Durán, Chiflapata, Zevallos, Palmicha, Palma, Ruiz, Chontaplaya, Tambillo, Guevara, Ordóñez ó del Derrumbe, i el de Tabón; pero solamente en el mal paso de Durán i en el de Palma, tuvieron que descargar la canoa, llevando, algunos indios, la carga por tierra, mientras otros hacian pasar la canoa.

El pueblecito de Juana del Río, que como se ha dicho, hoi lleva el nombre de Tingo María, en la época del viaje de Smith i Lowe, hacían cuatro años que había empezado á formarse; de manera que, su fundación data del año 1830 i débese á los esfuerzos de D. Sebastián Martins i D. José María Ruiz, habiendo este último traído los primeros pobladores desde el punblo de Pachiza, situado mucho más abajo, en la orilla del río Huayabamba.

El 24, salió la expedición del pueblo de Juana del Río, pasando luego por delante de la boca del río Monzón, que es uno de los mayores tributarios del Huallaga.—Un poco más abajo de este punto, los cerros son más pequeños i también más alejados de las orillas, de manera que el río se extiende libremente, dividiéndose en brazos que dan lugar á muchas islas, la mayor parte de las cuales no tienen nombre, porque no son permanentes. El río sigue explayándose hasta más abajo del puerto de Pizana, cerca de la desembocadura del río Mixiollo.

Entre Juana del Río i este punto, se hallan los puertos de Uchiza i Tocache, i los pueblos dei mismo nombre, á más de dos leguas hacia al interior.

Más abajo de Pizana, los expedicionarios vieron aparecer nuevamente los cerros, estrechándose el río Huallaga, el que presenta en esta parte

muchos malos pasos, algunos de los cuales son mui peligrosos, i solo por a gran destreza de los Indios, pudieron salvarlos, sin tener que lamentar ninguna desgracia.

El Señor Beltrán, en su folleto, cita entre el pueblo de Pizana i el de Sión los siguientes *malos pasos:* Huairuro, Armallarí, Chonta, Polvorayacu, Chomoté, Balsayaco, San Fermín, Cuchiyaco, Matallo, Murca, Campana 1.a i 2.a i Chamicha.

El día 31, salió la expedición del puerto de Sión, siguiendo su peligrosa navegación, interrumpida á cada rato por numerosos malos pasos, teniendo que salvar, antes de llegar al puerto del Valle, los de Benya i Tambor, i en seguida, los del Valle, Chomoté, Chapicuza i Zavaloyacu. Este último es uno de los más temibles, hallándose el cauce del río Huallaga sembrado de enormes peñas, que dividen la corriente, dando origen á peligrosos remolinos, de los cuales las embarcaciones salvan con mucha dificultad. Inmediato á este terrible paso i antes de llegar al pueblo del Balsapuerto, se halla tambien otro paso no menos peligroso, el Cachihuañusca, i luego los de Tanta, Sumanzu i Trampa.

El 1.° de Enero de 1835, llegó la expedición á la desembocadura del caudaloso Huayabamba, en cuya orilla i cerca de su boca, se halla el pueblo de Lupuna, i dos leguas más al interior el de Pachiza.

El río de Huayabamba es navegable por canoas, iguales á las que se usan en el Huallaga, hasta el lugar donde se hallaban en otra época el antiguo pueblo de Pajatén, que estaba situado á 6 días de navegación aguas arriba. Pajoten, según lo que refiere el Señor Beltrán, fué destruído en 1801 por un cura de Pachiza que lo hizo quemar, para castigar á sus habitantes que no querían obedecerle.

El 3 dejaron los viajeros la población de Lupuna, para continuar su marcha por el Huallaga, pasando poco después por el pueblo de Juanjuí i más tarde, cerca por el de Saposoa que es uno de los importantes de toda esta carrera. Por la tarde desembarcaron en el pueblo de Anchuajo; fundado en 1826, i al que cambiaron el nombre, llamándolo pueblo de Ruiz, en honor de su compañero de viaje; con este nombre figura en el mapa levantado por el teniente Smith:

Al siguiente día pasaron delante de un cerro desnudo de vegetación i con grandes vetas de sal, que se halla situado á la derecha de la desembocadura del río Ponaza; i continuando su navegación, llegaron el mismo día á la estancia ó puerto de Chapaja, situado casi en la desembocadura del río Mayo. Este río es llamado también de San Miguel i de Moyobamba, porque baña estas dos poblaciones.

Hallándose á poca distancia de una importante población, cual es Tarapoto, no perdieron la ocasión para visitarla, i entrando en el río de Moyobamba, navegaron dos leguas aguas arriba, para llegar al puerto llamado de Juan Guerra, donde desembarcaron para ir á Tarapoto, que dista solamente unas tres leguas, visitando de paso al pueblo de Cumbaza.

En la población de Tarapoto, los viajeros obtuvieron un dato estadís-

tico de mucho interés, que prueba la gran salubridad del clima de aquella región.

El día 9 los expedicionarios se embarcaban nuevamente en Chapaja, para continuar su viaje en las aguas del Huallaga, i pocos momentos después se hallaban luchando con las corrientes en uno de los numerosos puntos peligrosos de este río, el que se conoce con el nombre de *Mal paso, del Estero;* teniendo que descargar las canoas, las que hicieron pasar los indios, sosteniéndolas algunas desde tierra, por medio de cuerdas, i otros, sumergidos en el agua hasta el pescuezo, suspendiéndolas casi en sus hombros.

Al siguiente día pasaron al pueblo de Chasuta, salvando en su navegación una serie casi no interrumpida de molestos malos pasos, que sucediéndose uno á otro á tan cortos intervalos, no dejaban á los viajeros un momento de tranquilidad. El más peligroso de estos es el de *Chumia*, adonde tuvieron nuevamente que descargar la canoa, como en el del Estero.

El 13 de enero, dejaron los viajeros el pueblo de Chasuta, i siguiendo su navegación, atravesaron los últimos malos pasos, saliendo con felicidad por la angostura del río Huallaga, llamada *Pongo de Aguirre*, con la que terminan todos los peligros que ofrece el curso de este importante tributario del Marañón.

Fué en la mañana del 14 su llegada á la boca del río Chipurana, que tributa al Huallaga por la margen derecha i en el que entró la expedición para seguir su viaje á Sarayaco.

Antes de dejar el Huallaga, diremos, que los Señores Smith i Lowe i los comisionados peruanos, nos han proporcionado datos mui importantantes sobre el curso de este río; pues durante su navegación midieron en varios puntos la velocidad de la corriente, la que encontraron en el lugar de embarque, de seis millas por hora; antes de llegar al pueblo de Uchiza, de cinco millas i cuarto, i un poco más abajo de dicho pueblo, de cuatro millas i media por hora. Desde el punto donde se embarcó la expedición, hasta la desembocadura del río Chipurana, contaron ochenta i seis tributarios del Huallaga; de los que, cuarenta i seis desembocan por la izquierda i cuarenta por la derecha.

El teniente Smith, al hablar del río Huayabamba que desemboca al Huallaga por la margen izquierda, cerca del pueblo de Lupuna, dice que es navegable por grandes canoas cerca de 30 leguas desde su boca; i casi desde Pachiza, [pueblo situado á dos leguas i cuarto de la desembocadura del río], lo es por barcos de 10 á 12 toneladas.

Según los comisionados peruanos, el Huallaga tiene en esta parte diez pueblos, dos en la orilla derecha i ocho en la izquierda. En las orillas de sus tributarios, hai ocho pueblos más. Los malos pasos llegan á cuarenta i nueve i las islas permanentes que tiene son seis.

Entrada la expedición en las aguas del Chipurana, que tiene su origen en la extensa llanura, cubierta de vírgenes bosques, que se conoce con el nombre de *Pampa del Sacramento*, siguió navegando por tres días

este tortuoso río, donde hallaron frecuentemente grandes árboles caídos, que impedían el paso á las canoas. El 17 dejaron el Chipurana, para continuar la navegación en el riachuelo de Yanayaco, en el que los obstáculos se multiplicaron, pues la escasez de su agua, hacía necesario arrastrar á veces la canoa i cortar continuamente los palos que obstruían su curso. Por fin, el 18 llegaron al lugar que tiene el mismo nombre del riachuelo, esto es, al puerto de Yanayaco, que en aquella época no estaba todavía habitado.

De Yanayaco, continuaron por tierra hasta el pueblo de Santa Catalina, donde tuvieron que demorar algunos días, á fin de conseguir las canoas para bajar por el río de este nombre al Ucayali. Durante este tiempo Mr. Smith hizo algunas observaciones para calcular la latitud del pueblo de Santa Catalina. [1]

El 31 de Enero se embarcó la expedición en algunas canoas que se habían recibido de Sarayaco, i bajando por el río de Santa Catalina hasta el pueblecito de Yapaya, situado á poca distancia de su desembocadura en el Ucayali, tuvieron la felicidad de hallar al venerable P. Fr. Manuel Plaza, que había salido de Sarayaco á su encuentro.

Fácil es concebir el placer i la satisfacción que experimentaron los expedicionarios, al llegar á este lugar, después de su largo i penoso viaje, cuanto al R. P. Plaza, que desde más de diez años se hallaba como segregado del mundo i no había visto ninguna persona de afuera.

El día 5 de Febrero, llegaron al pueblo de Sarayaco, donde permanecieron un mes, en compañía del P. Plaza, quien á más de ofrecerles la más generosa hospitalidad, proporcionó á los viajeros, múltiples é interesantes noticias, sobre las distintas tribus de infieles que habitan las márgenes del Ucayali, i sobre las producciones de aquella silvestre comarca.

A pesar de todos los deseos de los expedicionarios, de subir por las aguas del Ucayali, i reconocer en seguida el río Pachitea, que fué casi el objeto principal de su viaje, tuvieron que renunciar á su propósito por la escasez de medios para llevar á cabo esta expedición.

El 6 de marzo de 1835, un mes despues de su entrada á Sarayaco, los marinos Smith i Lowe, se despidieron del bondadoso P. Plaza i de sus compañeros de viaje, el mayor Beltrán i el teniente Azcárate, i navegando en las tranquilas aguas del Ucayali, llegaron el 15 á la desembocadura de este hermoso río, después de haber recorrido 279 millas en contínuas vueltas; distancia que en línea recta, según Mr. Smith, es solamente de 158 millas.

Después de haber tocado en Nauta, población situada en la margen izquierda del Marañón, casi en frente á la desembocadura del Ucayali,

---

[1] "En la obra de Smith [Narrative of a Journey from Lima to Pará], aunque se dice, que observó la latitud, no aparece el resultado de la observación, pero en el mapa que acompaña, se vé el pueblo de Santa Catalina, situado en 6° 44' de latitud S".—Raimondi

bajaron por las aguas del grande Amazonas, al pueblo de Omaguas donde hicieron algunas observaciones, para calcular su posición geográfica, la que resultó ser de 4º 26' de latitud sur i 73° 48' de longitud al oeste de Greenwich.

El 17 del mismo mes de Marzo, dejaron la población de Omaguas i tocando en Iquitos, Pebas, Cochiquinas i Loreto, salieron del territorio peruano para entrar á Tabatinga, primera población del imperio del Brasil.

El viaje de los marinos británicos Smith i Lowe, ha sido provechoso para la ciencia geográfica, no solo por los datos que recojieron, sino por el mapa que trazaron del camino de Lima al Mairo, del curso detallado del río Huallaga hasta la desembocadura del río Chipurana, de la travesía de la Pampa del Sacramento, entre los ríos Huallaga i Ucayali, del curso de este último río desde Sarayaco hasta su desembocadura, i por último del inmenso curso del majestuoso Amazonas.

En cuanto á los comisionados peruanos, cuatro días después de la partida de sus compañeros de trabajos é infortunios, esto es el 10 de Marzo, salieron acompañados del P. Plaza, en dirección al Huallaga por la ruta que habían venido, entrando en este último río al anochecer del día 19, habiendo descansado un día en el pueblo de Santa Catalina.

El 20 siguieron navegando por el Huallaga aguas abajo hasta el pueblo de Yurimaguas, donde se separaron del P. Plaza, el que no solo había tenido la complacencia, á pesar de su avanzada edad, de acompañarlos hasta allí sino que les proporcionó indios Panos, para la navegación de los ríos Paranapuras i Cachiyaco hasta el pueblo de Balsapuerto.

El 29 desembarcaron en Balsapuerto, sin otra desgracia que la de una fuerte tempestad, acompañada de copiosa lluvia que produjo una grande creciente del río Cachiyaco, la que hizo subir el nivel de las aguas más de tres varas.

Por fin, el día 6 de abril, llegaron los comisionados peruanos á la ciudad de Moyobamba, de donde continuaron su viaje por la ruta de Chachapoyas, Cajamarca i Trujillo, i embarcándose en Huanchaco se trasladaron al Callao i Lima, á dar cuenta al gobierno de su trabajosa expedición.

....." (1)

---

[1] Raimondi "El Perú"—Tomo 2º—pág. 108.

1845--1848

Navegación del Pastaza (1) i expedición entre los infieles Záparos i Jivaros por el párroco de Andoas Fr. Manuel Castrucci Vernozza.

«Era el 29 de agosto de 1845, cuando salía del puerto del Callao en el bergantín «Elías» con dirección á Huanchaco, el P. Fr. Manuel de Castrucci Vernozza, para una expedición entre los infieles Zaparos i Gívaros, que habitan la región al N. del río Marañón, bañada por los ríos Pastaza, Tigre, Napo, etc.

Llegado á Huanchaco i Trujillo, salió al P. Castrucci por el camino de Cajamarca, Chachapoyas i Moyobamba, llegando á esta última ciudad el 7 de Noviembre del mismo año 1845. Después de un descanso de algunos días, salió dicho P. por el fatigoso camino de Balsapuerto, el que se hace á pié, pues hai trechos, que ni un perro puede pasar sin ser cargado. De Balsapuerto bajó en canoa por el río Cachiyaco i el Paranapura, i continuando la navegación por el Huallaga, llegó el 8 de enero de 1846 á la confluencia de este río con el Marañón.

Al día siguiente fué el P. Castrucci surcando río arriba el Marañón, continuando su navegación fluvial por 7 dias, sin hallar población alguna, hasta que el 15 de enero llegó á la pequeña población de San Antonio, de 150 habitantes, resto del pueblo de Santiago de Borja, destruído en 1845, por los infieles de la tribu Huambiza. (2)

.....

El día 17 dejó el P. Castrucci, el Marañón para seguir su viaje por el río Pastaza i pasando el día siguiente por una isla llamada *Ciriacu*, llegó en la tarde al pueblecito de Santander, situado en la orilla del Pastaza. Este pueblo tiene clima no mui sano i era habitado entonces por 100 indios.

---

(1) El rio Pastaza, llamado Agoyán en su alto curso, se forma en las inmediaciones del volcán Tunguragua de la unión del río Cutuchi ó Patate que nace en el Ecuador en las faldas occidentales del volcán Cotopaxi i del Chambo que tiene su origen al S E. de la ciudad ecuatoriana de Riobamba. Este río que solo pertenece al Perú desde dos leguas abajo de su nacimiento, el extremo sur de la catarata conocida con el nombre de "Salto de Agoyán", desemboca en la margen izquierda del Marañón á los 5°6'28" de latitud sur i 78°40'44" de longitud O. Paris, según el ayudante de la "Comisión hidrográfica" que presidió el almirante Tucker, señor R. Butt Entre los tributarios del Pastaza, los más importantes son: por la derecha el Palora, el Pinches, el Upiayacu, el Munsago i el Sugachi, i por la izquierda el Bombonaza, el Manocaro, el Viluyacu ó Nuarama i el Copalyacu.

[2] 'En el folleto publicado en 1849 por el P. Castrucci, con el título de "Viaje practicado desde el Callao hasta las misiones de las dos tribus de infieles Zaparos i Gívaros", se dice por error "Bambiza", en vez de "Huambiza".—Raimondi.

El 20 dejó el pueblo de Santander para continuar su navegación por el Pastaza, la que siguieron sin novedad hasta el 26, en cuyo día llegaron á la quebrada de *Vituyaco*, donde suelen salir los infieles Machines i Muratos con el objeto de hacer sus depredaciones. Continuó navegando hasta el día 30 con el río mui crecido, siendo entonces la estación de aguas, alcanzando en este día la quebrada de *Manacaroyacu*, lugar como el anterior; mui peligroso por los asaltos de los infieles de las citadas tribus.

El día 11 de febrero llegó nuestro padre al pequeño puerto de Pinches, no habiendo tenido otra novedad en el camino que la del encuentro de una monstruosa serpiente boa, que los indios denominan *Yacu Mama*, que quiere decir Madre del agua, por la costumbre que tiene este reptil de estar siempre cerca del agua.

El pueblo de Pinches, situado en la orilla del Pastaza, se hallaba poblado entonces por 100 indios de carácter suave. En el pueblo de Pinches son comunes las fiebres i la disentería.

El 12 de febrero continuó navegando el Pastaza, hasta que el 15 alcanzó el padre Castrucci el pueblo de Andoas, el que halló algo alborotado, huyendo parte de sus habitantes por temor de los infieles gívaros, que pocos días antes habían asesinado á tres indios del mismo pueblo.

Andoas se halla situado en una pequeña eminencia en la orilla del río Pastaza i tenía en aquella fecha 450 habitantes; pero iba disminuyendo su población por las contínuas visitas de los Gívaros, Muratos i Michines que viven á poca distancia.

El P. Castrucci permaneció allí desde el 15 de febrero hasta el 1º de junio ocupado en cosas de su ministerio.

El 1º de junio de 1816, dicho misionero emprendió su marcha por el territorio habitado por los infieles Zaparos, dejando el día siguiente el Pastaza para navegar en las aguas del río Bombonasa, que es su tributario. Despues de siete días llegó á la primera población Zápara, llamada *Bufeo*, donde fué bien recibido. Permaneció allí cuatro días, i dejando la canoa siguió por tierra al través de espesos bosques en busca de otras poblaciones.

Mui difícil es dar una idea, á los que no conocen aquellos lugares, de las penalidades i trabajos que se experimentan en los viajes por la región de la montaña, cuyo territorio presenta trechos innundados, otros con espeso barro ó cubierto de tupida vejetación, donde abundan plantas armadas de agudas i ganchosas espinas que laceran los vestidos i las carnes; i además expuestos á contínuas lluvias, sin un buen abrigo contra tantas intemperies i contra el asalto de los animales feroces ó de los sanguinarios salvajes. Así el P. Castrucci tenía á cada rato que atravesar lagunas, pantanos ó quebradas profundas en su viaje por aquellos solitarios países; pues tenía que marchar ocho ó diez días para hallar alguna ranchería de infieles.

De este modo, i padeciendo hasta el hambre, recorrió una grande extensión de territorio en las cabeceras del río Tigre, el que tuvo que pasar

cinco veces, i el Napo, descubriendo los pequeños pueblos de Supeirucu, Pumayacu, Zamaros i Arcachinapo.

.....

Después de esta expedición regresó el P. Castrucci á Andoas, donde descansó algún tiempo, ocupándose en el arreglo de aquella misión.

El 15 de mayo de 1840 emprendió otro viaje por el territorio habitado por los infieles gívaros, los que son de carácter más belicoso que los záparos. Para esto se embarcó nuevamente en el Pastaza, surcando aguas arriba este río sin entrar en el Bombonaza.

El día 17, despues de haber dejado la boca del Bombonaza, no pudieron avanzar mucho, i pasaron la noche en la orilla de una quebrada llamada *Ispingayaco*. El siguiente día alcanzaron para dormir la playa llamada *Guayacu*.

El 20 dejaron la canoa, i siguieron por tierra marchando por un bosque lleno de árboles espinosos; i despues de cinco horas, hallaron una chacra con plátanos, yucas, camotes i alguna mata de caña dulce; i luego llegaron á un pueblo de gívaros, llamados *Maxumbaras*, donde los indios aunque salieron armados i pintados, sin embargo no los recibieron mal, i, por lo contrario, ofrecieron al P. Castrucci la mejor barbacoa para descansar lo que es señal de paz.

Lo mismo fué recibido en otra población llamada *Mayamacu*, situada á dos días de distancia de la primera. Pero no fué así en la tercera llamada *Paxuca*, donde le dieron hospitalidad de mala gana i parecía que los infieles tenían intenciones algo hostiles. Así, el P. Castrucci no creyó prudente internarse más entre estos infieles, que, con justicia ,tienen fama de traicioneros i crueles.

....." (1)

1846

Viaje por los ríos Urubamba i Ucayali ejecutado de orden del gobierno del Perú por el capitán de fragata don Francisco Carrasco.

INFORME DEL SEÑOR CARRASCO

El señor encargado de Negocios de Francia, residente en esta capital, solicitó permiso del Supremo Gobierno, para que la comisión científica de su nación que dirijía el señor

[1] Raimondi—"El Perú",—Tomo 2º -Pág. 158.

conde de Castelnau, recorriese la parte oriental de la República i siendo con el objeto de investigar si el curso de los ríos en su mayor largo eran navegables para embarcaciones de cualquier porte, rectificar la posición que tienen en la carta, i conocer las producciones de la montaña por donde los ríos atraviesan, su excelencia el presidente, general don Ramón Castilla, interesado en los adelantamientos de las ciencias, no solo prestó gustoso aquiesencia para que efectuara su viaje el señor de Castelnau, sino que también nombró otra comisión para que asociada á la francesa, hiciera las mismas exploraciones: cúpome pues en suerte esta honrosa elección á pesar de mi insuficiencia para desempeñar tan ardua empresa con toda la plenitud que corresponde. En su consecuencia el 10 de abril del año anterior de 1846, me pasó el Ministerio respectivo, las instrucciones á este intento, concediéndome en clase de ayudante para las operaciones que iba á practicar, al alférez de fragata don José Becerra i proveyéndome de tres instrumentos geográficos los más indispensables.

El 22 de mayo salí de esta ciudad para la de Tarma acompañado del ayudante i con tres cargas de armamento i municiones las que debían servir á la fuerza de quince hombres que habían de salir del Cuzco para escoltar la expedición en todo el viaje; i el 28 del mismo nos reunimos en el punto indicado, con la comitiva del señor de Castelnau que procedia del Cerro de Pasco.

El 1.° de junio salimos reunidos con dirección á Huancavelica, en cuya capital estuvimos á los cinco días, i como durante estos sufrimos retardos por el mal servicio de la posta, respecto á que las dos comisiones ocupaban diez i seis bagajes, para allanar iguales inconvenientes en lo sucesivo, así mismo que por haberme enfermado, resolví separarme de la comisión francesa con el fin de facilitar la marcha i esperar mi restablecimiento.

El 20 del propio mes salí para Ayacucho i llegué el 23: el 25 continué para el Cuzco i el 3 de julio siguiente llegué á dicha ciudad, en la cual estaba dispuesto se completasen los aprestos para la expedición. El señor general don José Miguel Medina, prefecto del departamento, hizo á las dos comisiones una acogida propia de su alto rango i conforme con las cualidades que como á individuo particular lo distin-

guen. A su actividad se debió que todo estuviese expedito para nuestro viaje antes de ocho días; no obstante á petición del señor de Castelnau se demoró nuestra salida hasta el 21 del propio mes, en que tuvo lugar i el mismo día llegamos á la ciudad de Urubamba, distante siete leguas; lugar bien situado i de clima templado.

El 22 partimos para el pueblo de Ollantaitambo, distante cuatro leguas:.....

El 24 salimos de Ollantaitambo, é hicimos noche en un caserío denominado Habaspampa distante cuatro leguas, del punto anterior.

El 25 atravesamos la cordillera i dormimos en unos ranchos que hai en su falda por la parte del Nord-este, cuyo sitio llaman Yanamanchi i dista cuatro leguas.

El 26 caminamos todo el día i descansamos en su noche en la hacienda de Huiro á nueve leguas.

El 28 continuamos la marcha hasta el punto de Pintobamba, siete leguas distante.

El 29 dormimos en un caserío denominada Empalizada, que dista seis leguas.

El 30 llegamos al pequeño pueblo de Echarati distante tres leguas del lugar anterior, i cinco del de Chaguaris donde ibamos á embarcarnos.

El 31 bajé á este punto para examinar el número i calidad de las embarcaciones, que por órdenes anticipadas de la prefectura se habían preparado; eran dos balsas de regular porte i cinco canoas. Los religiosos frai Ramón Bousquet i frai Pablo Forgas, misioneros del valle de Santa Ana se encontraban en el referido Chaguaris, quienes corrieron con el alistamiento de las embaraciones: de ellos adquirí los datos que pudieron ministrarme con relación al viaje, especialmente del primero que lo había hecho el año de 1806.

.....

Además tuve la complacencia de conseguir que el religioso Bousquet conviniese en acompañarnos sin otro fin que el deseo de contribuir al buen éxito de la empresa. Esta adquisición era mui importante, porque los infieles tienen algún respeto á los religiosos, pero desgraciadamente perdimos este apoyo como se pnntualiza en el curso de este diario.

El 1º de agosto regresé á Echarati, lugar donde esta-

ban los individuos de la comisión francesa i los que me pertenecian i puse en conocimiento de todos cuanto me habían dicho los religiosos mencionados. El 2 vinieron estos, i en la hacienda del señor Corbacho, tuvimos un acuerdo entre las personas caracterizadas de ambas comisiones, para arreglar el viaje de una manera concluyente. Resultó de él que yo oficiase al señor prefecto exponiendo cuanto queda dicho respecto á facilitar nuestra movilidad, pidiéndole doscientos pesos, que unidos á igual suma ofrecida por el señor de Castelnau, cuatrocientos por sueldos de seis soldados que habían desertado, i ciento que debió producir la venta de parte de los víveres proporcionados por el gobierno, como excedentes, hacían el total de novecientos pesos, cantidad á que ascendía el pago de los seis hombres que iban á emplearse en las balsas; así lo ejecuté el mismo día, remitiendo un expreso al Cuzco. Hasta el 8 permanecimos en Echarati, i como no regresase el propio según lo había prometido, resolvimos irnos al embarcadero para el apresto de la expedición i esperar allí la respuesta del señor prefecto. El 9 salimos de Echarati i en su noche llegamos á Chaguaris, en donde se encontraba ya el religioso Bousquet.....

Agosto.—Dia 14.—En la mañana de este día, se hizo el arreglo de las personas que debían conducir cada canoa, las que no podían contener mas de tres, fuera de los bogadores, por los equipajes que llevaban dentro. Se cargó una balsa con parte de los víveres calculados para cuarenta días, i en la otra colocó sus cargas el señor de Castelnau. El religioso que hacía el viaje, su compañero, los bogadores i cuantas personas estaban en la playa, afirmaron que las balsas no podían navegar con tanta carga i que todas ellas se perderían en el curso del río. El señor de Castelnau á quien se le hizo esto presente para que dejase alguna parte de las considerables cargas que tenía, asegurandole yo que serían trasportadas al Cuzco, no quiso acceder. Faltaba todavía que embarcar algunos víveres, i siendo esto lo más precioso que debíamos llevar con nosotros, le expuse, al indicado señor, pidiéndole que me franquease un lugar en la balsa que le había otorgado, para ponerlos, indicándole podía dejar las cargas que le fuesen menos precisas, i tampoco quiso prestarse; así es que, para no perder las especies sobrantes, vendí unas i obsequié las que no quisieron comprar á la gente

del Valle, que había concurrido á vernos partir; quedando por consiguiente los víveres reducidos, á dos sacos de galletas que contendrían seis arrobas, igual tanto dececina, manteca, sal, vinagre, dos panes de azúcar i cuatro arrobas de arroz. El religioso Bousquet celebró el sacrificio de la misa bendijo las embarcaciones al instante de partir. Mandé hacer un saludo de veintidós tiros de fusil al pabellón nacional, ejecutado por los hombres del Valle, á quienes se les había repartido el armamento de la tropa; i á las doce del día empezamos á navegar. Hallamos un bajo al medio, dos rápidos, el rio de Yanatili que desemboca por la derecha, i las cascadas nombradas Chutituqui i Avavirini. Desembarcamos para salvar éstas i al primer rápido de bastante peligro: el camino que hicimos por tierra fué dificultoso i nos mojamos en varios sitios por las lagunas i charcos que se encontraban. Las canoas recibieron mucha agua en los tres peligros mencionados, por consiguiente, se mojaron las cargas que conducían, del mismo modo que los víveres que venían en la balsa. A las 5 h. 30' de la tarde llegamos á una pequeña playa de la izquierda, que tiene el nombre de la segunda cascada, por estar inmediata á ella; empleamos parte de la noche en secar nuestras ropas i víveres al fuego. Navegamos cuatro leguas.

Día 15.—Hasta las 10 horas de la mañana permanecimos sacando los víveres i después de tomar un lijero almuerzo, empezamos á navegar. A la milla desembarcamos i anduvimos por dentro del monte media legua de pésimo camino; las embarcaciones pasaron un rápido de veinte cuadras de largo, en cuya mitad hai una isla árida i á poca distancia la cascada de Illapani, en la cual casi se pierden las cargas i víveres que venían en las balsas, con inmenso trabajo se logró salvarlas i en esta operación se empleó todo el resto del día. Perdimos un pan de azúcar, alguna cecina i la mayor parte de la galleta. Navegamos media milla más, i á las 7 h. de la noche hicimos alto en una pequeña playa de la izquierda, nombrada Piriato, habiendo ganado una legua.

Día 16.—Las balsas que trasportaban la carga del señor de Castelnau, se había trozado por el medio en los malos pasos del día anterior, i persuadido ya de lo que se le expuso á la salida de Chaguaris, no quería hacer uso de ella

en razón de que calculaba que sus cargas serían infaliblemente perdidas; exigió de mí canoas para colocarlas i tuve que franquearle una de las que me pertenecían i parte de las balsa en que venían los víveres. De este modo se colocaron las referidas cargas, hasta que encontrásemos alguna canoa que comprar, lo que afirmaron los bogadores tendría lugar en algún punto del río más abajo. Las especies que tenía repartidas en tres canoas se reunieron en dos, en las mismas que se aumentaron los pasajeros. Para arreglarnos como queda expuesto, perdimos la mañana así es que comenzamos á navegar á las 11 h. de ella. Pasamos seis rápidos i encontramos dos islas pequeñas sin vegetación, la primera hacia la ribera izquierda i la segunda al lado opuesto. Felizmente á las tres leguas de navegación encontramos una canoa conducida por dos Tampas, la que compré para facilitar nuestro viaje. En uno de los rápidos que acabábamos de pasar cayó al agua un cajón que contenía instrumentos de la comisión francesa i otro de municiones de mi pertenencia: hicimos alto en el sitio en que nos hallábamos i dispuse que surcase una canoa con el oficial Angulo i cuatro remeros con el fin de que haciendo los esfuerzos posibles salvasen los indicados cajones, ofreciéndoles tanto el señor de Castelnau como yo, dos onzas de oro de gratificación. A las 5 h. de la tarde regresaron sólo trayendo el cajón de instrumentos i el resto de ella lo empleamos solo en secar nuestros equipajes.

Día 17.—Los chunchos bogadores habían ido en busca de yucas desde la tarde anterior i no regresaron hasta las 11 h. de la mañana de este día á cuya hora partimos. Encontramos siete rápidos, quince entre islas é islotes i á los pequeños ríos de Chirumbia i Chapo que desembocan por la derecha i el Coribeni por la izquierda. A la 1 h. 45′ de la tarde llegamos á una playa de la izquierda, que tiene el mismo nombre del último de los ríos expresados, por estar en la misma desembocadura i aunque pudimos seguir navegando hasta el anochecer, no se hizo así en razón de que los Tampas que venían en sus canoas tenían las familias quebrada arriba de Coribeni i querían visitarlas. Con este motivo, ocurrió que bajaron los que habitaban en ese lugar, i uno de los jefes de la familia pidió con insistencia que se le hiciera cristiana á su hijita que traía en brazos su consorte, solicitando al mismo tiempo fuese yo el padrino. El religio-

so Bousquet se prestó gustosísimo á celebrar este sacramento de nuestra religión, cuyo acto tuvo lugar en presentia de todos los expedicionarios i se le baustizó con el nombre de Juana Francisca, quedando los infieles mui complacidos de esta ceremonia, mediante los obsequios que de mí recibieron. Se habían navegado cinco leguas.

Día 18.—La noche precedente fué para nosotros una de las más terribles. El balsero Castañón me declaró á presencia de todos los oficiales, que Salazar había dicho á los chunchos estar envenenados los obsequios que les hicimos de comida en la tarde anterior, i que en unión de Fermín Allerve invitaba á los hombres del valle para que nos abandonosen, asegurándoles que íbamos á perecer todos en los inminentes peligros que faltaba. Con tan funesta noticia, i estando armados i municionados todos los hombres en quienes no veíamos otra cosa que á nuestros sacrificadores en lugar de custodios, permanecimos en la mayor vigilancia. Al amanecer habían fugado llevándose las armas, Fermín Allerve, Nicolás Fuiro i dos Tampas, de los que sacamos de Chaguaris; i si Salazar no hizo otro tanto es de suponerse que fué porque no durmió junto con los demás remeros, sino en la casa de los chunchos, pue estaba como á media legua de distancia. Lo esencial era que nos encontrábamos en absoluta imposibilidad de continuar el viaje con las embarcaciones que teníamos, por no ser suficientes para trasportar las inmensas cargas que se conducían, i porque no bastaban los remeros que habían quedado. Este poderoso motivo nos obligó á verificar una junta i quedó resuelto por unanimidad de opiniones: que la navegación solo podía continuarse disminuyendo las cargas, en cuya consecuencia se acordó que regresasen al Cuzco, la mayor parte de las que pertenecían á la comisión francesa, al cuidado del vizconde D'Osery con las instrucciones que tuvo por conveniente darle su jefe, lo mismo que el alférez Angulo con las municiones i armamentos sobrantes. No fué poco lo que me costó reducir á este oficial, quien me manifestó los más vivos deseos por seguir la expedición i mi suerte. Por lo relacionado, debíamos estar ciertos que los bogadores de Santa Ana no eran otra cosa que unos malvados que pretendían perdernos, mui especialmente Salazar que sugirió estas ideas, pero como á este lo necesitábamos por la posesión que tenía del idioma de los Tampas i amis-

tad con ellos, no debíamos proceder en contra suya ni de los demás á mérito de lo expuesto; i porque si nos hubiéramos decidido á darles el justo castigo que merecían, habríamos carecido no solo de sus servicios para nuestra movilidad posterior, sino del que prestaban los chunchos en las canoas; quienes habrían fugado temiendo correr con igual suerte, i quizás para alarmar á los demás salvajes á cuyas manos hubiéramos sido víctimas. Necesario era pues un partido que lo conciliase todo i que no impidiera llevar la empresa á cabo. Al efecto me resolví á echar mano al referido Salazar, logré persuadirlo para que nos acompañase hasta Sarayacu mediante algunos ofrecimientos, quien aceptó esta propuesta obligándose á emplear cuantos esfuerzos estuvieran de su parte; firmó por duplicado un documento de compromiso, del que se remitió un ejemplar al señor prefecto del Cuzco con el oficial que se regresaba; i exigí á más que el religioso Bousquet le tomase juramento. Con tales medidas juzgué que salvaríamos el riesgo que teníamos más inmediato. Una canoa de víveres, la balsa única que conservábamos i que no estaba mui maltratada, el bogador Valer i varios chunchos del lugar de Coribeni, que no quisieron contratarse para seguir con nosotros, sino para conducir las cargas que dejábamos hasta el desaguadero de Chaguaris, quedaron con los oficiales, de quienes nos despedimos á las 2 h. 45′ de la tarde i seguimos la navegación. Pasamos tres rápidos, uno de ellos de cincuenta varas de largo i con bastante peligro, en el que se volcó una canoa; perdimos todo el arroz i una caja de municiones; encontramos dos islas pequeñas hacia el lado izquierdo; i á las 5 h. 15′ de la tarde llegamos al lugar de Cirialo, playa de la izquierda, después de haber navegado seis leguas.

.....

Día 20 —Los remeros, Pedro Allerve i Mariano Castañón, fugaron en la noche anterior; quedamos reducidos á los bogadores, Salazar, Anaya, cuatro Tampas, el sirviente del señor de Castelnau i un muchacho, doméstico del religioso Bousquet, que no formaban el total de ocho hombres de trabajo; i aunque estos no eran suficientes para manejar las canoas que poseíamos, se resolvió continuar el viaje, i á las 9 h. 20′ de la mañana, lo verificamos. Se encontró el río de Cirialo, que entra por la izquierda i seis cascadas; tres, con

el nombre del río expresado, una de Sarhuantarique i dos de Erimuqui.

Hasta las 3 h. 20′ de la tarde, se ocuparon los bogadores en pasar las canoas con inmensas dificultades; i nosotros anduvimos por tierra un camino demasiado fragoso, en el cual, quien más padecía, era el religioso, á causa de su avanzada edad; no obstante de que era ayudado por todos. Llegamos á una playa de la derecha, que tiene el nombre del río de Sangobatea, porque desemboca en ese mismo punto. Salazar i Anaya se fueron arriba de la quebrada en solicitud de víveres i chunchos para aumentar los bogadores que tanto necesitábamos; á las 2 h. volvieron con cuatro gallinas, plátanos, algunos huevos i un pedazo de carne de oso cocida. Con estas provisiones, tuvimos una magnífica cena, i lo restante sirvió para el almuerzo del día inmediato. También se consiguieron dos chunchos para las canoas, asi es, que con esta noticia i los pocos víveres adquiridos, conseguimos un sueño más tranquilo que las noches anteriores. En este día vencimos dos leguas.

Día 21.—A las 9 h. 45′ de la mañana, salimos de Sangobatea; pasamos cuatro cascadas, una que tiene el nombre del lugar que acabamos de dejar, i otra sin nombre, Priluatine i Comimpine, doce rápidos i dos islas. Para pasar las tres cascadas enunciadas i ocho de los rápidos, desembarcamos i caminamos por tierra, lugares peores que los del día anterior. Como perdimos una canoa en la segunda cascada, fué necesario hacer ir por tierra hasta Sangobatea á dos chunchos para que comprasen una pequeña balsilla, que allí se encontraba, en la que colocaron las cargas que conducía la canoa perdida, que eran de la propiedad del señor de Castelnau. A la 1 h. 30′ de la tarde llegamos á Priluatine, playa que está en la orilla izquierda, con el fin de proporcionarnos víveres, según aseguraban los bogadores, que habían; sólo pudieron conseguirse algunas yucas.

.....

Día 22.—Salimos de Quitini á las 7 h. 45′ de la mañana, dejando el río de este nombre á la izquierda; á poca distancia se volcó una canoa en la primera cascada que encontramos i con mil dificultades, por no tener profundidad el río en este sitio, se salvaron las cargas que conducía. Las cascadas que pasamos en este día, fueron: Viricanani, Cuantini,

Quiompini, Sincantone, Canaisiqui, Talancatu, Cominconi, Tincani i Mancorriali, diez i ocho pequeños rápidos, i tres islas, i los ríos Cuchirini (1), Combersiatu i Manugali; todos desembocan por la izquierda, i el segundo que es de suficiente cantidad de agua, demora toda su parte visible al N. 70° O. Parece interesante decir que para continuar el viaje, tanto estas cascadas como las demás que tiene el río, igualmente que ochenta i un rápidos se han salvado, caminando nosotros por tierra hasta encontrar lugares navegables, haçiendo conducir las canoas con infieles que se valían del arbitrio de pasarlas, conteniéndolas por cuerdas de junco, cuando el terreno ó peñascos de la orilla así lo permitían, i en caso contrario, abandonándolas á la corriente de las aguas. A las 3 h. 45′ llegamos á una playa de la izquierda, llamada Manugali: habíamos navegado diez leguas.

.....

Día 24.—A las 8 h. 15′ de la mañana, salimos de Manugali con cuatro chunchos contratados en este lugar, en reemplazo de igual número de los sacados de Chaguaris. Hallamos dos cascadas, la primera sin nombre i la segunda nombrada Pachiri, veinte i cuatro rápidos, nueve de ellos tan peligrosos como las cascadas, siete islas i el río Pachirique desemboca por la derecha. En la segunda de las expresadas cascadas, se volcó una de las canoas del señor Castelnau, i para secar las cargas que tuvimos que trasportar al lugar más inmediato, perdimos dos horas de navegación. A las 4 h. 20′ de la tarde llegamos á una playa de la izquierda, un tercio de milla antes de la desembocadura del río Yabiro, después de haber vencido siete leguas.

Día 25.—Empezamos á navegar á las 8 h. 15′ de la mañana, salvamos las dos cascadas de Quimancaruna i la de Mantalo, cuatro rápidos, dos mui fuertes, una isla, i los ríos de Yabiro i Mantalo; el primero entra por la derecha i el segundo por la izquierda. Los caminos que hicimos por tierra, para evitar las cascadas i rápidos, fueron por enormes peñascos, que los hacían más riesgosos que en los días anteriores. En la segunda cascada se viró una canoa, i perdimos todos los zapatos de tropa; pérdida irreparable, por-

(1) "El río llamado aquí Cuchirini aparece en el mapa con el nombre de Cuchirio, i es conocido en el lugar con el de Cosireni." — Raimondi.

que eran los únicos con que podíamos caminar en el desierto. A las 11 h. 30′, llegamos á una malísima playa de la derecha, inmediata á la cascada de Saneriato.....

Día 26.—En la noche anterior se llenó de agna una canoa, rompió las cuerdas con que estaba asegurada, i arrastrada por la corriente, se perdieron en el río un cajón de efectos de D. Lorenzo Saint-Cricq i otro de mi propiedad. Después del desayuno de costumbre, salimos de Saneriato á las 7 h. 44′ de la mañana, dejando el río de este nombre á la derecha. Teníamos á la vista tres cascadas, i previendo el riesgo que nos amenazaba, se prepararon los chunchos para pasar las canoas i nosotros para hacer el camino como siempre por tierra; salvadas que fueron las dos primeras, nombradas Saneriato, nos embarcamos nuevamente para trasladarnos á la orilla opuesta, por ser intransitable la que ocupábamos, i poder vencer la cascada Cinturiqui, que estaba próxima, lo que efeçtivamente se consiguió; pero tan luego que evitamos este tercer peligro, nos encontramos con otro nuevo, en lo cascada de Sintuline. La ribera en que nos hallábamos, era tan inaccesible como lo anterior, así es que tuvimos que volvernos al lado opuesto, navegando el espacio que mediaba entre la mencionada cascada i la que faltaba que vencer. El desaliento que nos había penetrado ya desde varios días, se aumentó en éste, i parecía un precursor infalible de alguna gran desgracia. En efecto, á pocos momentos de haber avanzado como cien varas, arrebató un remolino á la canoa que trasportaba al religioso, al ayudante Becerra i á mí, sumergiéndola de tal modo, que no podía gobernarse. En tan aflictivas circunstancias, los remeros tomaron el último recurso de echarse al río, con el intento de remolcar la canoa, para libertarnos de caer en la cascada, mas no encontrando ya piso, tuvieron que desistir i ocuparse de si mismos, para salvar sus vidas. Espectadores augustiosos de esta atribulada escena, en la que estábamos próximos á ser víctimas, no nos queda otro remedio que seguir el ejemplo de los bogadores, á pesar de tener que atravesar no corta distancia, decididos á perecer nadando, antes que caer en el precipicio inevitable, á que era arrastrada por la impetuosa corriente nuestra frágil embarcación. El religioso Bousquet que presenciaba nuestra final resolución, sin considerar sus débiles fuerzas, no trepidó en imitarnos, pero el infortunado

no hizo más que abrir su sepulcro, porque luego desapareció. Salvados milagrosamente de este peligro, no ocupó á los expedicionarios otra idea, que la infausta muerte del religioso Bousquet, llenándose de la mayor consternación, pues á más de lo apreciable que era por su afabilidad i buen corazón, se le reputaba como la salvaguardia en nuestro tránsito entre las naciones bárbaras. I me es mui satisfactorio, cumplir con el deber de manifestar, como el privilegiado en sus afectuosas muestras de aprecio, en obsequio en su memoria, que fué uno de los más entusiastas en nuestra empresa, animado solo del interés que tenía en esta patria de su adopción. La canoa se encontró una milla abajo del Sintuline, volcada i rajada por el asiento; por consiguiente, desaparecieron nuestros equipajes i los instrumentos geográficos que recibí para las operaciones que se me encomendaron; en suma, perdí cuanto tenía.

.....

Lo restante de este día funesto lo empleamos en pasar una cuarta cascada, llamada Mapiruntuni i dos rápidos, i al ponerse el sol, llegamos á la playa de Impaniquiato que está á la izquierda, habiendo navegado tres leguas.

Día 27.—A las 8 h. 15′ de la mañana, salimos de Impaniquiato sin desayunarnos, porque ya se habían concluído todos los víveres. Los bogadores abandonaron las canoas al río, por no serles posible pasarlas de otro modo. Encontramos las cascadas más peligrosas, nombradas de Chaihuancana i Chibucuni, ó el puerto, según la denominaban los infieles, por ser mui estrecha la última. En la segunda cascada estuvo una canoa sumergida como cuatro minutos, al cabo de los cuales, fué expelida por la corriente á una altura de seis varas. El camino que hicimos por enormes riscos, fué como en ninguno de los días precedentes, esto es, se veían precipicios en todas direcciones, en tal estado, que estuve á punto de regresarme, i el honor solo pudo decidirme á pasarlo. Continuamos por un estrecho de agua mansísima, la distancia de una milla; los lados en esta parte eran de piedra i de mucha elevación; no parecía un sitio formado por la naturaleza; de trecho en trecho habían pequeñas vertientes de agua cristalina, que decendían de las cumbres de estos cerros formando figuras raras que llamaban la atención. Necesario es confesar, que es el único punto que no tiene semejanza con

los demás del río, i que su vista nos hizo olvidar un tanto los multiplicados riesgos que habíamos salvado, pero más que todo, saber por los infieles que ya no encontraríamos cascadas. Hasta las 11 h. 15′ de la tarde hallamos catorce rápidos, ocho de ellos mui fuertes, que pasamos por tierra, una isla, i los ríos Yullato i Ticumbina, que entran por la izquierda, el de Quiniriato, de suficiente agua i demora su parte visible al N. O. A la hora dicha, llegamos á una playa de la derecha, nombrada Quiniriato, después de haber venci do seis leguas: Tuvimos por cena un pájaro llamado Alcopisco, del porte de una paloma.

Día 28.—Durante la noche se fugaron cuatro chunchos, quedaron dos i los hombres del valle, Salazar i Anaya, de consiguiente, sólo había un bogador para cada canoa. A las 6 h. i 45' empezamos á navegar, pasamos once rápidos i el río Simateri, que desemboca por la derecha. A las 9 h. del día, llegamos á Sabeti, playa de la izquierda, con el objeto de buscar chunchos i víveres, los primeros no se consiguieron, pero si una cabeza de plátanos verdes con la cual i unos cuantos pescados, menores que los bagres, nos desayunamos. A las 12 h. 45' continuamos la navegación, atravesamos tres rápidos, mas en el último, se volcó la canoa que conducía á don Lorenzo Saint-Cricq, quien en unión del bogador casi corren igual suerte, que el religioso Bousquet; escaparon por el auxilio que pudo prestarles la canoa más in mediata, pero perdió el primero, su cama i la mayor parte de los artículos de cambio que le quedaban. A las 2 h. llegamos á una playa de la izquierda, llamada Antihuari; habían varadas dos canoas i una familia de Tampas, en una casa fabricada provisionalmente. El jeje de ella nos agazajó con un cocido de pescado sin sal, yucas i plátanos; le contratamos á uno de sus hijos, para que siguiesen en nuestras canoas de remeros, i á los que tuvimos que esperar hasta el día inmediato, quedándonos en esta playa durante la noche, en la que sufrimos un fuerte aguacero, que nos impidió el descanso. En el día habíamos vencido seis i medias leguas.

Dia 29.—Alas 9 h. 10' de la mañana, salimos de Antihuari; pasamos cuatro rápidos, una isla i nueve ríos, que desembocan por la izquierda, nombrados: Osiruato, Pritu-

chino, Primiriato, Cumpuriosari, Suncabirini, Chiguirihuato, Quivichato, Canapachiri i Sanguianahari. A las 11 h. 50' arribamos á una pequeña playa de la izquierda, inmediata al último de los ríos expresados. El fin con que llegamos á este punto, fué porque vimos en él á un chuncho, i calculamos que tendría su habitación quebrada arriba, como sucedió; i necesitando bogadores i víveres, creímos conseguirlos, pero únicamente logramos que nos vendiese algunas cabezas de plátanos verdes i yucas. A las 2 h. 56' de la tarde seguimos navegando; pasamos ocho rápidos más i otra isla, i á las 5 h. 30 de la tarde, llegamos á Putucuato, playa de la izquierda, después de haber vencido siete leguas.

Día 30.—Partimos á las 6 h. de la mañana, quedando el río de Putucuato á la izquierda; pasamos cuatro rápidos i los ríos Quiniriato i Cumiriali, que entran por la izquierda. A las 7 h. 45' de la mañana, llegamos á una pequeña playa en la misma desembocadura del río Camisea, el mas caudaloso, encontrado hasta entonces, entra por la derecha su ancho es de setenta varas i demora al E. SE. toda su parte visible. En este punto concluye todo el territorio de los infieles Tampas, i empieza á contarse el que corresponde á los Piros ó Chontaquiros. Los chunchos bogadores tomaron tomaron algunos pescados en el Camisia; que sirvieron para el almuerzo, acompañados de plátanos verdes. A las 11 h. 30 seguimos el viaje, i en el tránsito encontramos cuatro rápidos i á más dos islas con vegetación, una de ellas de mil quinientas varas de largo, i el rio Sirotinquiene, que entra por la izquierda. A las 5 h. 30 de la tarde llegamos á Quinta chiri, playa de la izquierda, habiendo vencido nueve leguas. Los chunchos remeros habían cazado en esta tarde tres pavos del monte, de ellos nos dieron dos, en cambio de igual número de hilos de avalorios; los pavos, fueron sancochados para nuestra cena.

Día 31.—Salimos de Quintachiri á las 5 h. de la mañana, pasamos ocho rápidos i los ríos Chihuallato i Picha, algo caudaloso, de cuarenta varas de ancho i su parte visible al N. O., Virahuato i Aquiene de 25 varas de ancho, su marcación al E. Estos cuatro ríos entran por la izquierda. A las 11 h. continuamos nuestra navegación, habiendo demorado una hora en el desayuno, hallamos cinco rápidos más,

i á la 1 h. 20′ de la tarde, hicimos alto en la playa de Vitiricaya, situada en la ribera derecha, con el fin de hacernos de algunas provisiones, que ya no teníamos; como en efecto las obtuvimos. Los Tampas que nos conducían, se fueron río abajo, en busca de más bogadores, i á las 6 h. de la tarde, regresaron con una familia de Piros, compuesta de dos hombres, dos mujeres i varios muchachos, que se prestaron para este servicio. En este día habíamos navegado once leguas.

Setiembre.—Día 1º—Permanecimos en la pequeña playa de Vitiricaya para satisfacer los deseos que tenían los bogadores de descansar i esperar á los dos Piros contratados para llevarnos hasta la misión de Santa Rosa..... .....

Día 2.—A las 7 h. 25′ de la mañana, partimos de Vitiricaya, i á la media hora, encontramos el río de este nombre que entra por la izquierda, dos rápidos i los ríos Yamihua, que desemboca por la derecha i Comanjato por la izquierda. A las 9 h. 23′ hicimos alto en la playa de Pilluyato, por donde entra el pequeño río del mismo nombre, en esta quebrada vivían los Piros con quienes navegábamos. A la 1 h. 30′ encontramos once rápidos más i los ríos Teohaya por la derecha, Siapa á la izquierda, Pacria á la derecha, de 30 varas de ancho, demorando su parte visible al S. E., i por la izquierda el de Sinchaqui i tres islas. A las 7 h. 30′ de a noche, hicimos alto en la última de las islas halladas: habíamos vencido catorce leguas.

Día 3.—En este día, comenzamos á navegar á las 5 h. 50′ de la mañana, hasta las 11 h. 10′ que arribamos á una playa de la derecha, frente á la de Cumaría i en la chacra que allí se halla de uno de los Piros, que venía con nosotros, tomamos suficientes cabezas de plátanos, como para no carecer de este artículo que considerábamos de la mayor importancia. En las cuatro horas de navegación, pasamos dos islas, tres rápidos i el río Misagua por la derecha, de cincuenta varas de ancho; demora su parte visible al E. Seguimos navegando á las 10 h. 40′ i pasamos por tres rápidos más, habiendo hallado seis islas i el río Sipagua, que desemboca por la derecha. A las 12 h. 45′ de la tarde, llegamos á una playa de la izquierda, denominada Pulero, en la que nos desayunamos. Salimos á las 2 h. 35′ pasamos una isla i un rápido en el tiempo que trascurrió, hasta las 5 h. 35′ que

desembarcamos en la playa de la izquierda, Iciapinari, en la cual dormimos, i habíamos navegado doce leguas.

Día 4.—Salimos de Iciapinari á las 5 h. 46′ de la mañana, i á la media hora de navegación, encontramos muchos peñascos enormes con empalizadas, el río tenía como ochocientas varas de ancho, i la profundidad en toda su latitud no llegaba á una vara; pasamos tres rápidos i una isla. A las 8 h. 5′ de la mañana desembarcamos en la playa del lado izquierdo, llamada Picria, en la cual almorzamos. A las 10 h. 14′ salimos de esta playa, dejando á su derecha el río del propio nombre; hallamos seis rápidos i cinco islas, tres de ellas bien grandes i á las 3 h. 30′ de la tarde llegamos á la casa de un Piro, colocada en una playa de la ribera izquierda, que tenía por nombre Sipa, en la cual nos quedamos, por motivo de que el tiempo anunciaba una gran tempestad, como efectivamente sobrevino, durando la lluvia hasta las 7 h. de la mañana del día siguiente; habíamos vencido once leguas.

Día 5.—A las 10 h. de la mañana, salimos de Sipa, dejando por la izquierda el pequeño río de este nombre, que entra en dos brazos; pasamos nueve rápidos, diez islas i hallamos los ríos Cumaría, que entra por la izquierda, Aquisca, Cumanjiapa i Tucane por la derecha. En este día encontramos sitios en que el río no tenía media braza de profundidad, no obstante de ser su anchura como de mil doscientas varas, i en todos ellos teníamos que echarnos al agua, para arrastrar las canoas. A las 5 h. 50′ de la tarde, llegamos á la última de las islas, que hallamos en este día, i en ella hicimos noche, después de haber navegado nueve leguas.

Día 6.—Empezamos á navegar á las 6 h. 20′ de la mañana, i al cuarto de hora pasamos una isla i un rápido; á las dos horas encontramos un archipiélago, cuyas islas eran en número de diez i seis, entre grandes i pequeñas, las más con vegetación. Las dos canoas que me pertenecían, continuaron por el canal de la izquierda, el que á más de los muchos peligrosos rápidos que tenía, se hallaba sembrado de enormes montones de árboles, arrancados por las avenidas, que nos fueron más perjudiciales que aquellos, pues al poco rato de navegación nos encallamos i debido á los grandes esfuerzos de los remeros que se tiraron al río, se libró de zo-

zobrar la canoa en que yo iba; pero la que conducía á don Lorenzo Saint-Cricq, no pudo escapar i apenas lograron salvar á él, aferrado á un mangle, i sus bogadores á nado, sin que pudiese recuperarse por falta de gente, pues la comitiva del señor Castelnau, nos había abandonado desde la salida. Asi es, que nos ocupamos únicamente en la playa de la banda izquierda, en secar algunos efectos del señor Saint-Cricq, que pudieron recogerse. A las 12 proseguimos nuestro viaje con gran dificultad i riesgo, por hallarse la canoa que nos quedaba excesivamente cargada con los individuos que se recibieron de la que se perdió i por encontrarse mui rajada, pues era la misma que conducía al religioso Bousquet, cuando se ahogó. Pasamos cinco rápidos más, i cuatro islas. A las 6 h. de la tarde, estuvimos frente al primero de los tres brazos del río Tampu, que es compuesto de la reunión de los llamados Apurímac i Tambo; es de poca agua, á cincuenta varas entra el segundo, algo más caudaloso, i á las cien varas después desemboca el tercero que es considerable, tiene alguna corriente, ancho de trescientas varas, profundidad tres brazas, demora su parte visible al S. E. i entra por la izquierda. En este sitio se descubrió una hermosa campiña, avistándose muchos cerros á distancia de dos leguas i la cresta de la cordillera; el lado derecho es montuoso. Hicimos noche en la misma desembocadura del Tampu, al lado izquierdo i habíamos navegado siete leguas.

Día 7.—Habían pasado tres horas, desde las 7 h. 30′ de la mañana que empesamos á navegar, cuando oímos una detonación de arma de fuego, como á una milla arriba del punto en que nos encontramos; i presumiendo que fuese ocasionado por alguno de la comitiva del señor Castelnau, empezamos á surcar en esa dirección al acaso, pues no teníamos noticia alguna de este lugar; más á poco rato, se nos acercó una canoa con varios Piros, que inmediatamente se repartieron en ambas, i á los 30′ desembarcamos en una isla grande, donde se halla la proyectada misión de Santa Rosa. Allí confirmamos nuestras sospechas, pues encontramos al señor Castelnau, que había llegado desde el medio día anterior, i supimos que su secretario, cazando, había hecho el tiro que nos sirvió de guía, La misión está colocada al N. O. al extremo de la isla; tiene siete casas de buen porte, i las

habitan como diez familias. Los isleños nos trataron con mucho agazajo, pero no pudimos conseguir provisiones, porque ellos estaban también mui escasos. En la mañana pasamos tres islas á más de la referida de Santa Rosa, á cuyo frente desemboca por la izquierda el río del mismo nombre, habiendo vencido cuatro leguas.

Día 8.—A las 8 h. 48′ de la mañana, comenzamos á navegar en cuatro canoas, i con ocho bogadores contratados en Santa Rosa; hallamos dos rápidos, ocho islas i dos ríos; Unini en dos brazos de suficiente agua, i veinticinco varas de ancho, demorando al S. S. O., i el de Pucania; ambos desembocan por la izquierda, i á siete leguas distante de Santa Rosa; hai tres grandes habitaciones i una pequeña, contendrá este punto cuarenta personas, por las que fuimos perfectamente recibidos. Los jefes de las familias, bajaron á la playa para recibirnos, todos nos llamaron *amicos*, por decir amigos, i algunos nos dieron fuertes abrazos. Al momento que entramos en sus casas, las mujeres nos sirvieron una abundante comida, compuesta de chancho, pavo i varias clases de pescado, con yucas i chicha de lo mismo; habían especies asadas ó sancochadas: devoramos en lugar de comer, en razón de que estábamos con el almuerzo del día anterior. En este punto quedamos el resto del día, porque el tiempo amenazaba tempestad, i más que todo, porque los chunchos no quisieron pasar, por tener en él á sus familias, de quienes habían de adquirir víveres para los días que iban á acompañarnos. Nadie pudo dormir, porque en este lugar experimentamos más mosquitos i zancudos que en otro ninguno; no bastaron las fogatas que hicimos, á cuyas inmediaciones se colocaron las camas para impedir sus picadas.

Día 9.—Eran las 9 h. 25′ de la mañana, cuando empezamos á navegar hasta las 11 h. 30′ que paramos en una pequeña playa de la izquierda por voluntad de los infieles, quienes se ocuparon en formar toldos de palmas para las canoas hasta las 2 h. de la tarde, que continuamos el viaje. Pasamos tres islas, una con tres mil varas de longitud, con vegetación i los tres ríos que desembocan por la izquierda; Sinipa, Manuriajato de setenta varas de ancho, que demora su parte visible al S. S. E., i Sicucha de cuarenta varas de ancho i su marcación al E. ¼ S. E. En la desembocadura

de este último hai una familia de Piros, compuesta de veinticinco personas; nuestros bogadores quisieron visitarla, i demoraron hasta las 5 h. 15′ de la tarde, pero nos felicitamos de este atraso, en razón á que contratamos tres buenos bogadores, que se comprometieron para servirnos hasta Sarayacu. Seguimos navegando hasta las 6 h. 5′ de la tarde, que arribamos á una isla en la que hicimos noche, habiendo vencido siete leguas.

Día 10.—Salimos á las 7 h. de la mañana, i á los veinte minutos encontramos un rápido de mucho peligro, i cuyo largo era de cuatrocientas varas; después pasamos tres rápidos más, siete islas i el río Cutahuania que entra por la izquierda. A la 1 h. hicimos alto en una playa de la ribera izquierda, para que comiesen los chunchos, i á las 3 h. 30′ continuamos el viaje; á lns 5 h. 45′ encontramos el río de Simpa, que desemboca por la derecha i demora toda su parte visible al S. O. Desde este punto empieza el territorio que corresponde á la tribu de los Conivos. A las 6 h. 10′ de la tarde, llegamos á una casa de la izquierda donde vive una familia de estos nuevos infieles i habiamos navegado nueve leguàs. La noche que pasamos en este lugar fué insufrible, á causa de la inmensidad de mosquitos i zancudos, que no nos dejaron descansar un solo momento. Esta playa es abundantísima hasta Sarayacu; i para reposar algo en las noches sucesivas, adoptamos precausiones que nos defendían, aunque no del todo, de las fuertes i enconosas picadas de estos insectos.

Día 11.—Desde las 5 h. de la mañana que navegamos hasta las 9 h. 30′ que llegamos al punto de Cibulla, hallamos tres islas i los pequeños ríos Parucanchi i Quinariania, que desemboca por la derecha. En este lugar sucedió que una vieja coniva, dueña de la casa única que había, daba grandes gritos á nuestra aproximación; averiguada la causa, supimos por nuestro intérprete, que decía, traíamos la enfermedad; i desengañada que fué ocupamos su habitación, recibiendo de ella, mil obsequios de plátanos i yucas, en cambio de cascabeles, anzuelos i otras fruslerías que le regalamos. Continuamos navegando á las 11 h. 45′; pasamos tres islas más, i en la última de éstas, que se halla al medio, hicimos noche, después de haber vencido siete leguas.

Día 12.—Empezamos á navegar á las 5 h. 45′ de la ma

ñana, encontramos tres islas al medio de regular porte; á la 1 h. 15′ de la tarde, hicimos alto en un lugar denominado Paruicha, con el fin de tomar algún alimento.....

.....

Día 13.—En este día comenzamos á navegar á las 5 h. de la mañana; pasamos una isla i los ríos Cocha i Papijiripa, que entran por la izquierda i Huapua por la derecha. Al anochecer se entabló una brisa tan fuerte, en dirección opuesta á la que llevaban las canoas, que impedía su navegación. El oleaje que se levantó en el río, era como el de una mar picada, la atmósfera se nubló completamente, i los multiplicados truenos i relámpagos, anunciaron una terrible tempestad: lo peor era, que no teníamos ninguna playa en nuestras inmediaciones, para desembarcar; por fin, á las 7 h. 30′ logramos encontrar una pequeña en la ribera izquierda.

.....

Día 14.—Salimos á las 7 h. 55′ de la mañana, después de haber secado un poco nuestras ropas al fuego: pasamos una hermosa isla, de mil ochocientas varas de largo, é hicimos alto en el punto nombrado Cacu, para almorzar i comprar algunas provisiones. A las 10 h. 50′ continuamos navegando; volvimos á hacer alto en el punto de Amaquiria, para comprar más provisiones; demoramos 30′ i á las 11 h. 40′ proseguimos. A las dos leguas i medía, se divide el río en dos grandes brazos, tomamos el de la izquierda, que tiene igual ancho al que hai por la parte de Chaguaris, poco después hallamos el río de Cipria, que desemboca por la izquierda, i á las 5 h. 30′ de la tarde, llegamos á una playa de la izquierda, sin nombre; después de haber vencido nueve leguas.

Día 15.—Salimos á las 7 h. 10′ de la mañana, encontramos el río de Hiparia, que desemboca por la derecha, en él permanecimos 15′ durante los cuales pescaron los chunchos; al poco rato hallamos un islote al medio con empalizada. A las 12 h. del día se volvieron á unir los dos brazos del río, es decir, el de la derecha que no habíamos navegado, i el de la izquierda por donde pasamos. Se encontraron después dos islas al medio; la primera del largo de dos mil varas, con vegetación; seguimos navegando hasta las 5 h. 30′ de la tarde, que hicimos noche en una playa de la derecha. Se navegaron siete leguas.

Día 16.—Empezamos á navegar á las 5 h. 45′ de la ma-

ñana; hallamos dos islas de regular porte al medio, i á las 11 h., llegamos frente á la desembocadura del río Pachitea, en donde está la misión en proyecto de Santa Rita, situada en una hermosa playa; hai en la orilla quince ranchos pequeños, muchos de ellos inconclusos, i cinco cuadras al interior, se halla establecido el pueblo, que tiene diez hermosas casas, i como ciento veinte moradores. Desde aquí principa á tomar el río el nombre de Ucayali. Habíamos navegado cinco leguas.

.....

Día 17.—Empezamos á navegar á las 11 h. dejando á la izquierda el rio Pachitea, que tiene una isla de arena con vegetación al medio de su desembocadura; demora al N. NO. toda la parte visible i su ancho es de trescientas varas. A las 3 h. de la tarde, llegamos al lugar de Tosimuco, donde comieron algo los chunchos i compramos provisiones. A los 45 minutos continuamos navegando i á la media hora volvimos á hacer alto, para hablar con los infieles de una canoa que subía el rio. Estos dieron por noticia, que había viruelas en Sarayacu, i sus inmediaciones; por cuyo motivo los que nos acompañaban, querían regresarse, i no fué poco lo que costó persuadirlos: por fin, se desidieron á continuar como lo verificamos hasta las 5 h 55′ de la tarde que desembarcamos en una playa de la derecha, en que hicimos noche. Habiamos navegado diez leguas.

Día 18.—Salimos á las 5 h. 15′ de la mañana, después de mil esfuerzos para lograr que los chunchos remeros continuasen cuatro leguas río abajo, hasta la casa de unos Conivos, que debían servir para que los reemplazasen, porque insistian en abandonarnos por temor de las viruelas. Llegados á la citada habitación, convinieron en seguir hasta Sarayacu, bajo la condición de que se les diesen más especies de las que habían recibido en Santa Rosa; lo que nos convenció de que no había tal enfermedad. Encontramos los rios Tomaya (1) que demora al S. SO. i Apujao (2) al E. NE., los que ambos desembocan por la derecha, i una isla de ochocientas varas de largo con vegetación. A las 6 h, 9′ de la tarde, hicimos alto en una playa de la derecha, i habiamos navegado trece leguas.

---

[1] Este río es llamado Tamaya i no Tomaya.
[2] Hoi Abujao

Día 19.—Empezamos á navegar á las 5 h. de la mañana, hasta las 7 h. 30′ que hallamos una isla al medio, en la que desembarcamos para almorzar. Salimos de ésta á las 10 h., i encontramos el río de Capusinia, que entra por la derecha i demora al NO., frente al cual hai una isla pequeña. Desde este punto empieza el territorio de los Sipibos. A las 2 h 5′ llegamos á una playa de la derecha, donde hai una casa de Conivos; demoramos hasta las 3 h. 10′ que continuamos navegando. Hallamos el río Chanajahua, que desemboca por la derecha; i demora al NE. á las 5 h. 30′ llegamos á una playa de la izquierda, despues de haber vencido 12 leguas.

Día 20.—Empezamos á navegar á las 5 h. 45′ de la mañana, hasta las 7 h. 10′ que llegamos á casa de unos Conivos, en la cual almorzamos. Salimos á las 9 h. 15′, encontramos una isla al medio con vegetación, después otra como la indicada i el riachuelo de Utuquinia; i á las 5 h. 8′ de la tarde, desembarcamos en una playa de la derecha, en que hicimos noche. Vencimos siete leguas.

Día 21.—Partimos á las 7 h. 28′ de la mañana, después de habernos abandonado dos Piros, i á las 8 h. 40′ hallamos el río Tallaria, (1) que entra por la derecha. demorando su parte visible al E. NE.; hai una isla pequeña frente á este río. A las 5 h. 45′ llegamos á una playa de la derecha, en la que dormimos, habiendo navegado siete leguas.

Dia 22.—A las 5 h. 30′ de la mañana comenzamos á navegar; encontramos el rio da Aguitia (2) que entra por la izquierda, demorando su parte visible al O. SO.; i eran las 6 h. 20 de la tarde cuando hicimos alto en una playa de la izquierda, despues de haber navegado siete leguas.

Día 23.—Salimos á las 5 h. 48′ de la mañana: hallamos un pequeño riachuelo sin nombre, que entra por la izquierda. A las dos horas de navegación encontramos que el río se divide en dos brazos, i pasamos por el de la izquierda. A la 1 h. de la tarde concluyó la isla i se volvió á unir el rio: después vimos el río Ruapulla, que desemboca por la derecha, i demora al S. SE. A las 5 h. 30′ de la tarde arribamos á una playa de la derecha, i habiamos navegado ocho leguas.

[1] Este rio es conocido con el nombre de Callaría.
[2] Debe decir Aguaitia.

Día 24.—Partimos á las 5 h. 55' de la mañana i hallamos el río Pisqui, que desemboca por la izquierda i demora al O. A las 6 h. 12 de la tarde, hicimos alto en una playa de la izquierda, después de haber vencido siete leguas.

Día 25.—Salimos á las 5 h. 50' de la mañana; á las 7 h. 35' encontramos una isla, i antes de entrar en el canal de la izquierda que es el más estrecho i de la profundidad de media braza, hicimos alto en un lugar que llaman Contamalla (1), donde hai dos casas de infieles. Nos sorprendió infinito encontrar en una de ellas un infiel, que nos contestase en buen castellano, con agrado i maneras mui urbanas; cuando nos despedimos de él, nos proveyó gratis de yucas i plátanos. Después supimos por los bogadores, que es cristiano i se llama Vicente, que mui pequeño vino á Sarayacu con el religioso Plaza, en cuya compañía estuvo largo tiempo. Al a hora seguimos navegando i á los cuarenta i cinco minutos encontramos el término de la isla. A las 6 h. de la tarde, hicimos alto en una isla que tiene quinientas varas de largo i vegetación. Se vencieron nueve leguas.

Día 26.—Partimos á las 5 h. 56' de la mañana; hallamos una isla de mil varas de largo con vegetación, i el río de Cosibatai, que entra por la izquierda, demorando su parte visible al SO. A las 6 h. 30' llegamos á una playa de la derecha. En este día navegamos ocho leguas.

Día 27.—A las 5 h. 30 de la mañana, empezamos á navegar i á las 7 h. encontramos una isla grande al medio, con vegetación, del largo de tres leguas, pasamos por el canal de la izquierda i al empezarlo, llegamos á un lugar, que se llama Yupuano, (2) tiene dos casas, i las personas que las habitan son Piros. A las 9 h. continuamos el viaje, hallamos el rio de Canchahualla, que desemboca por la derecha i demora al E. NE., i una isla de arena hacia la izquierda, del largo de seiscientas varas, que corre en forma de semi-círculo. A las 6 h. de la tarde, llegamos á una playa de la izquierda, que está en la desembocadura del pequeño río de Sarayacu, i como estaba mui bajo, no podían surcar nuestras canoas para llegar al sitio donde está colocada la Misión. El Sr. de Castelnau remitió con su criado al religioso Plaza,

---

[1]—Debe ser Contamana.

[2]—"Este lugar debe ser el que se conoce con el nombre de Bepuano."—Raimondi.

las comunicaciones oficiales del supremo gobierno i del ilustrísimo señor arzobispo que le recomendaban; pero yo que carecía de estas, resolví esperar hasta el siguiente día. Como á las 10 h. de la noche, llegó de Sarayacu con algunos indios que conducían provisiones, D. Miguel B. Hackett, ciudadano de Estados Unidos, mandado por el religioso Plaza, para felicitar al señor de Castelnau por su arribo. Habíamos vencido diez leguas.

Día 28—Eran las 4 h. de la mañana cuando emprendí la marcha, acompañado del ayudante: anduvimos una milla de mal camino por la orilla del Sarayacu, i otra más para llegar á un lugar nombrado Belén, que tiene veinte ranchos i una capilla inconclusa; una milla después encontramos á Sarayacu. Esta misión se halla situada en la ribera izquierda bajando el Ucayali, una legua al interior de la montaña, i á la orilla derecha subiendo el Sarayacu: su clima es mui ardiente i abundante de insectos. Existe una iglesia sumamente obscura, desaseada i llena de fetidez, porque en ella entierran los cadáveres; por torre tiene al frente de la puerta principal, una ramada, formada de palos, en la que están sostenidas tres campanas. La industria fabril de este lugar se reduce á una máquina de destilar aguardiente de caña. La población tiene ciento cincuenta ranchos, enteramente iguales á los que habitan los infieles en toda la extensión del desierto, colocados sin ninguna simetría; la única que tiene forma de casa por sus repartimientos i arquitectura, es el convento, donde reside el religioso Fr. Manuel Plaza. Los habitantes llegarán al número de mil quinientos, i son gobernados por un chuncho viejo, á quien denominan gobernador, i por varios alcaldes, quienes están sometidos sin restricción alguna, á la voluntad del expresado religioso.

Luego que llegué á este punto, traté de adquirir noticias i proporcionarme recursos, para poder continuar á ponerme en contacto con las autoridades de la provincia de Mainas, pues no quería permanecer ni un momento á causa de hallarnos en la situación mas lamentable, en términos de excitar nuestra mala traza, la curiosidad i mofa de los que nos veían, hallándome además incapacitado de continuar mis trabajos, por haber devuelto la brújula de que me servía, al señor Saint-Cricq, que me la había prestado con esta

condición. Mi anhelo, era ya, pues, dar cuenta al supremo gobierno, i manifestarle las desgracias acaecidas i los obstáculos insuperables, que se me presentaban en lo sucesivo, para continuar mi viaje hasta Loreto, que era el término de mis exploraciones, segun los deseos del gobierno. Como el religioso Plaza, era el único que podía facilitarme los auxilios precisos para mi movilidad, me dirigí á él, solicitándolos; exponiendo lo ocurrido; á lo que se prestó, sin embargo de haberme dicho que no tenía noticia alguna de mí, comunicada por el ministerio, conforme la había recibido respecto al señor de Castelnau. A pesar de este propósito, hallándose quebrantada mi salud, tuve que permanecer en Sarayacu hasta el 10 de octubre, en cuya mañana nos pusimos á navegar el pequeño río del mismo nombre, separados ya de la comisión francesa, i á las 3 h. de una molestosa navegación por la estrechez i poco fondo, llegamos á su confluencia con el Ucayali, siguiendo las aguas de éste, hasta las 12 h. del siguiente día, que encontramos la desembocadura del canal de Santa Catalina, i continuamos por él con algunos embarazos, durante cuatro días, al cabo de los cuales arribamos al pequeño pueblo de Catalina, situado á las inmediaciones de su ribera derecha; éste tiene cuarenta ranchos sin orden, una iglesia, i como doscientos habitantes.

Empleamos los días 18 i 19 en hacer á pié, doce leguas de un camino perverso hasta el embarcadero de otro canal semejante al de Catalina, nombrado Yanayaco, el que bajamos en seis horas del dia 20. El 21 bajamos también el río Chipurana de regular cantidad de agua i ancho.

Los días 22, 23 i 24 fueron necesarios para surcar el Huallaga. Este río tiene mucha corriente, alguna profundidad en partes, i en la distancia que navegamos, se encuentra una pequeña cascada i seis rápidos.

El 25 llegamos al pueblo de Chazuta, situado en la ribera derecha del Huallaga, i á la orilla derecha también es pequeño río del mismo nombre. Los aborígenes de este lugar fueron infieles, pero su conversión ha sido anterior á la de los moyobambinos; hablan quichua, su comercio es de cera i tocuyos, que lo hacen con los tarapotinos i los de la provincia de Huánuco; surcando el Huallaga; hai ciento sesenta casas colocadas sin alineación, que contendrán como dos mil habitantes; i tienen una iglesia de suficiente espacio

aseo, i su párroco D. Juan Manuel Arista, nos dispensó la mejor hospitalidad, do la que hasta entonces habíamos carecido.

El 27 salimos para el pueblo de Tarapoto, distante doce leguas, á donde llegamos por la noche, aquí recibimos buena acojida del gobernador i el cura. Este lugar está situado en las inmediaciones del pequeño río Silcaya [1] en la parte occidental, i en un terreno plano; ocupa cerca de una legua en circuito; la plaza es hermosa, á cuyas inmediaciones hai calles regularmente alineadas; pero no así el resto de la población; tiene una iglesia; su temperatura es cálida i bastante húmeda. La población constará de seis mil habitantes, los euales son mui industriosos i dedicados al comercio de cambio con los pueblos vecinos.

El 30 estuvimos en la ciudad de Lamas, distante cuatro leguas: que se halla establecida en un terreno sumamente quebrado, el que proporciona algunos manantiales, de cuyas aguas se surten sus moradores, sus casas están sin orden, tiene una iglesia i dos capillas, sus habitantes llegarán á cuatro mil.

El 31 salimos de Lamas por un buen camino, i á las dos leguas encontramos el río San Miguel, que se pasó en canoas. En su ribera occidental, existe un lugar como de veinte casas i poco más de doscientos habitantes. Después de haber hecho un pequeño descanso, proseguimos con dirección á Tabalosos, que dista dos leguas del punto anterior. Este pueblo se halla situado en una alti-planicie, i á sus inmediaciones corre el río Trancayaco; sus terrenos están regularmente cultivados, con sembríos de varias clases i con más abundancia el plátano. Tiene como cien ranchos, una plaza bien formada, con una capilla en uno de sus lados; su población será como de mil habitantes.

El 1º de noviembre salimos para la ciudad de Moyobamba, capital de la provincia de Mainas, andando á pié un pésimo camino de cuarenta leguas, en el que existen varias ramadas en distancias proporcionadas, que las titulan tambos i, son: Potrero, Roque, Calavera, i Jera, que está próximo á un río no mui caudaloso, pero de bastante corriente, que se pasa en hombros de los indios. En la mañana

[1] "El río que baña Tarapoto se llama Chilcayo."—Raimondi.

del 4, llegamos á la referida ciudad. Esta se halla situada hacia el occidente i á distancia de media legua del rio Mayo, en un llano, i su recinto será de cuatro millas. Tiene una hermosa plaza i en ella, una iglesia parroquial, i á más dos capillas inconclusas á su extremidad. Sus calles son tiradas á cordel, i se cruzan en ángulos rectos; la temperatura es desigual, i la atmósfera despejada cuando no llueve. A pesar de la humedad del terreno, los campos estarían mejor cultivados, sino hubiese tanta apatía en sus moradores. Entre las producciones agrícolas con que cuenta, son las principales: el tabaco, cacao i café; habrá una población como de diez mil almas·

Debo hacer notar como un deber de justicia, la buena acogida que merecí en este punto del teniente coronel D. Damián Nájar; sin que hubiese tenido ningunas prevenciones sobre el particular.

El 29 salimos de Moyobamba, atravesando un camino pantanoso de legua i media, hasta encontrar el rio Indoche, de regular cantidad de agua, que desciende de la cordillera, que atraviesa la provincia de Chachapoyas, i va á confundirse en el Mayo; lo pasamos en canoa, pero es vadeable, cuando no está crecido. A la legua de distancia, encontramos un pequeño lugar, denominado Calzada, el cual tiene trescientos habitantes. Legua i media mas adelante, está el rio de Tanchima, algo caudaloso i afluente también del Mayo, el que pasamos en canoa. En el término de esta distancia está situado el pueblo denominado Habana, enteramente igual al anterior. A la media milla se halla establecida la villa de Rioja, en regular plano; su terreno es tan húmedo como el de Moyobamba i sus producciones las mismas; el clima mas igual i templado. Tiene dos iglesias en la plaza, de regular construcción, i los habitantes llegan á mil doscientos.

El 2 de diciembre último salimos de Rioja, i á la milla de distancia encontramos el río Uquigua, que se pasó en canoas; á las cuatro leguas se halla el pequeño río Negro que se pasa por puente. Seis días empleamos en vencer un fragoso camino de cuarenta leguas, en el que están situados á regulares distancias los tambos de Chaguar, Pucatambo, Almirante, Bagazán, Ventilla i el pueblo de Taulia. A las po-

cas horas trascurridas desde la salida del último punto, por un camino de siete leguas, llegamos á la ciudad de Chachapoyas, capital del departamento de Amazonas, en donde fuí tratado por su prefecto Dr. D. Jose María La-Torre Bueno, con las mayores consideraciones i muestras de aprecio, debidas á la buena amistad que me profesa i afables maneras que lo distinguen. Pocos días hacía que me hallaba esperando auxilios del gobierno supremo, cuando tuve el mayor sentimiento al saber la infausta noticia del asesinato perpetrado por los bogadores, en la persona del vizconde D'Osery, en su navegación por el Marañón. Si una premura i atroz muerte, es justamente lamentable en cualquiera persona; ¡Cuál no deberá serlo recayendo en un joven, que á mas de estar adornado de brillantes conocimientos científicos, lo hacían mui amable sus finas maneras i urbanas atenciones! Su pérdida, no solamente debe llorarla su familia; también su patria i todos los hombres amantes del saber. [1]

1853

Autorizando á don Julián Torres para que explore el el río Santiago (2) i restablezca las antiguas poblaciones de sus orillas.

Chachapoyas, abril 30 de 1853

Al subprefecto de Moyobamba.

Por el ministerio de gobierno se me ha comunicado en 23 del pasado marzo la suprema orden siguiente:

---

[1] Este informe del capitán de fragata Carrasco, del que solo se han insertado las partes más importantes, se encuentra íntegro en el tomo 2o. del "Perú" de Raimondi, páginas 154 i siguientes — En la misma obra se halla un extracto del viaje de la comisión que publicó en París el conde de Castelnau.

[2] El río Santiago, antiguo río de Yaguarzongo, ó "Canusayacu", según lo llaman los salvajes, desemboca en la margen izquierda del Marañón, al principio del pongo de Manseriche, á los 4° 19' 30" de latitud sur i 79° 59'27" de longitud O. de París según el ingeniero don Arturo Wertherman, i es formado por la confluencia de los ríos Paute i Zamora poco más ó menos á los 4° de latitud sur.—El Paute nace con el nombre de Matadero, en la república del Ecuador i á no gran distancia de la ciudad de Cuenca, rompe en seguida el gran ramal de la cordillera oriental i penetra á territorio del Perú, siguiendo aproximadamente la dirección N. NO. á S. SE. hasta encontrarse con el Zamora.—El Zamora, lo mismo que el anterior, tiene su origen en la ve-

"A solicitud de don Julián Torres vecino de ese departamento ha tenido á bien S. E. el presidente por decreto de 13 del actual autorizarlo para que pueda explorar los ríos de Santiago i Borja, i restablecer las poblaciones que en otros tiempos existían en ellos considerándole la posesión i privilegio de los terrenos que ocupe i trabaje según las ordenanzas de minería i leyes de la república. Lo que comunico á US. para su conocimiento."

Que trascribo á U. para su inteligencia.

Dios guarde á U.

Santiago Rodríguez [1].

1855

El gobernador de Barranca don Pedro Reina, se ofrece á explorar el río Alto Marañón [2].

República peruana.

Gobernación
de la
misión alta del Marañón.

Barranca, octubre 4 de 1855.

Al señor ministro de gobierno.

Señor ministro:

El progreso i la civilización de los pueblos, depende de

---

cina república del N., en donde se forma por la unión de dos riachuelos que se juntan cerca de la ciudad de Loja: el Malacatos i el Zamora.—Formado ya el gran confluente del Paute i después de recibir numerosos tributarios atraviesa la cordillera para continuar enseguida su curso por la provincia de Bongará del departamento de Amazonas, donde engrosa el caudal de sus aguas con la de los rios Gualaquiza por la izquierda é Irambiza por la derecha. —Reunidos los ríos Paute i Zamora, el río resultante ó Santiago sigue rumbo al S. SE. para desembocar en el punto del Marañón que ya anotado i recibe antes dos importantes afluentes. el Iranaza por la detecha i el Beneriza por la izquierda.

[1] Documento del archivo especial de límites.—Sección "Ecuador".—Siglo XIX, república.—N.° 469.— arpeta 7.

[2] El origen más remoto del río Marañón, según lo observó don Antonio Raimondi, se encuentra en la cordillera i lagunas de Huaihuasch, de la provincia del Dos de Mayo en el departamento de Huánuco, á los 10° 12' de latitud sur, i 79° 04' de longitud O. de Paris, poco más ó menos, donde es conocido con el nombre de río Nupe.—Este gran río que en unión con el Ucayali forma el caudaloso Amazonas, atraviesa las provincias de Dos de Mayo i Huamalies; separa ésta de la de Huari i Pomabamba; la de

de las mutuas relaciones que tengan entre sí, i á medida que éstas se estrechan se ensanchan los medios de su porvenir i felicidad; extender este principio sería ofender la alta ilustración de US.

US. no ignora que las dilatadas i fértiles llanuras del Amazonas están llamadas á ser el emporio de nuestra riqueza nacional, pues es necesario buscar las vías más cortas de comunicación á esa tierra bendecida por la naturaleza en la que el hombre no tiene que emplear mucho tiempo para recoger abundantes frutos.

Tengo un proyecto, i este proyecto me parece que será de la aprobacion de US., de su adopción resultaría el engrandecimiento del Norte, i quizás de la república entera. En la actualidad en 40 días se llega á los valles de Amazonas, teniendo que atravesar grandes despoblados, caminos intransitables, sufriendo un sin fin de penalidades i miserias. En mi concepto creo que tantas molestias se podrían evitar el día que llegase la navegación al frente de Jaén, i esto me parece mui probable.

El pongo de Manseriche que ha sido el obstáculo que siempre se ha presentado no es una cañada, sino un estrecho de leve inclinación, cuyas aguas no corren más de cinco millas por hora; así que un vapor que ande 8 millas en 9 horas, salvará este inconveniente en virtud de tener tres leguas de largo.

De Borja á Jaén de subida se puede llegar en 5 días. De Jaén á Lambayeque en otros cinco, i de aquí á Lima en 3, de modo que de la capital al primer pueblo del río Amazonas se podía viajar en 13 días, á Loreto en 23, al Pará en 31.

El río Marañón por esta parte aún no está explorado;

Pataz de la de Huamachuco, Cajabamba i Cajamarca; la de Chachapoyas la de Celendín; la de Luya de las de Hualgáyoc, Chota i Jaén; cruza en seguida la provincia de Bongará en dirección O. NE.; pasa por la estrechura ó pongo de Manseriche i penetra al departamento de Loreto por el que corre unas veces al NE. i otras al E. hasta juntar sus aguas con las del Ucayali.—Entre los innumerables ríos que tributan su contingente al Marañón, los más importantes, son: antes del pongo de Manseriche, el Puccha, el Yanamayo, el Rúpac ó Grande, el Actui, el Uchupampa, el Crisnejas, el Zendabal, el Llaucán, el Chamaya, el Shumba, el Chinchipe, el Huayaschanga, el Choropasa, el Paracuso i el Santiago ó Canusayaco por la margen izquierda, i por la derecha el Lauricocha, el Alpayaco, el Carrizal, el Condormarca, el Yalén, el Jumete, el Huamboya, el Cacahuaico, el Utcubamba, el Imaza ó Chuchunga i el Nieva. Después del pongo de Manseriche, recibe el Marañón por su margen derecha, el Omaguas, el Apaga, el Potro, el Cahuapanas, el Huallaga i el Chamicuros, i por la margen opuesta el Morona, el Pastaza el Nucurai, el Chambira i el Tigre.

pasado el pongo de Manseriche sé que existen numerosas tribus de infieles; sin embargo, estoi determinado á arrostrar cualesquiera peligros que se me presenten con tal de que se cumplan mis deseos, esto es llevar la navegación hasta Jaén. Si este proyecto es de la aprobación de S. E. el presidente la república, puede US. mandar que el gobernador de Loreto ponga á mi disposición en el punto de Barranca el vapor "Tirado" protestando á US. que no tengo otra idea que hacer bien al país; por mi parte, en nada gravaré al Estado, ni deseo que para esta empresa se me dé ninguna clade auxilios.

Dios guarde á V. E.

Pedro Reina (1).

1855

Se ordena al gobernador de Barranca, don Pedro Reina, explore el Alto Marañon.

Lima, á 5 de diciembre de 1855.

Siendo necesario explorar el río Marañón; i habiendo manifestado el gobernador de la región alta la poca dificultad con que puede salvarse el inconveniente que ofrece el estrecho denominado "Pongo de Manseriche", pasado el cual llegaría la navegación hasta el puerto de Bellavista, i aún hasta el de Balzas en el departamento de Cajamarca; verifíquese la exploración del Alto Amazonas, bajo la dirección del gobernador don Pedro Reina, por el marino que eligirá el gobierno, i á quien se darán las instrucciones necesarias, para que practique las exploraciones convenientes, levante planos i recoja los demás datos que puedan ser de alguna utilidad al país. Comuníquese al ministerio de guerra i ma-

[1] Colección de leyes, decretos i órdenes publicadas en el Perú por el doctor Juan Oviedo.—Tomo IV —Año 1861.—Página 259 —Número 1446.

rina, para que acuerde i expida las órdenes respectivas sobre los vapores "Huallaga" i "Tirado" que con tal objeto ha pedido dicho gobernador i sobre la entrega de las cincuenta tercerolas, veinte mil tiros á bala, doscientas cincuenta piedras de chispa, cincuenta correas i cartucheras, cincuenta morriones, cincuenta vestuarios, una caja i dos pitos que también ha solicitado para arreglar una guarnición cívica que no ocasione gravamen al Estado, i que sirva para impedir las incursiones de los infieles en los pueblos civilizados que dependen de dicha autoridad.

Rúbrica de S. E. [1].

MAR (2) (3)

1855—1856

Exploración del Alto Marañón i algunos afluentes del mismo, por el ingeniero Alfonso Montferrier.

PRIMER INFORME

Secretaría del cuerpo de ingenieros civiles en comisión, á 13 de diciembre de 1855.

Señor ministro:

En mi última carta tuve el honor de dar á US. cuenta de los trabajos de la comisión del norte, desde que salió de Lima, hasta el 1º de octubre último: hoi me permitiré impartir á US. la continuación de sus operaciones hasta la fecha.

Desde el 1º de octubre hasta el 14 de setiembre siguiente, me quedé en Chachapoyas para hacer varios cálculos de latitudes i arreglar los trabajos practicados; de suerte que en la actualidad, todo lo tengo corriente: planos, itinerarios informes i colecciones de metales.

---

(1) Gran mariscal Ramón Castilla
[2] Don Juan M. del
(3) "El Peruano"—Tomo 29.—página 153.—Número 38.

El 18 de octubre, Mr. Bigot (adjunto ó meritorio, salió para Santo Tomás, de cuyo punto me ha traído un itinerario satisfactorio, preciosos dibujos i catorce muestras de minerales mui notables:

El 7 de octubre, Mr. Blossier (que se ha reunido á la expedición voluntariamente) vino de Erita–Urco, trayéndome un itinerario igualmente satisfactorio.

El 9 de noviembre salió este último para Lamud i Corobamba, de donde trajo un buen itinerario i 3 muestras de minerales.

El 14 me dirigí para Bungarán con Mr. Bigot, con el objeto de estudiar la *trocha*, principiada por don Mariano Aguilar i que el mui honorable predecesor de US. me había encargado estudiar con todo cuidado. A continuación de este relato, señor ministro, procedo á hacer un informe tan completo i exacto cuanto me ha sido posible.

El 15 me hallaba en San Pablo.

El 16 en San Carlos.

El 17 en Pomacocha.

El 18 en Yambrasbamba.

El 19 mandé al apoderado de Aguilar con peones, á que reconociera la *trocha* i la restableciese si no estaba transitable.

El 20, 21, 22, 23, 24, 25 i 26 se observó la latitud del lugar i se hizo venir al alcalde i á todos los individuos que han trabajado en la trocha. Se reconoció el río de Olleros hasta su confluencia con el río de Bungarán: examiné con todo esmero la dirección de la cadena de montañas i corrientes de agua de los alrededores, i se visitó el cráter apagado de un volcán mui antiguo. Mr. Bigot dibujó las vistas i fué á buscar muestras de una mina distante 4 leguas N. O. de Yambrasbamba.

El 27 de octubre llegaron los peones de Chisquilla, que yo había pedido, i partimos para la *trocha*.

El 28 en la trocha.

El 29 por la tarde llegamos al fin de la trocha.

El 30 reconocimos una mina de Aguilar.

El 1.° de diciembre llegamos por la tarde á Yambrasbamba.

El 2 marchamos de Yambrasbamba á Jumbilla.

El 3, 4, 5, 6, 7 i 8 después de reconocer la latitud del lu-

gar, hicimos comparecer al gobernador i á los que trabajaron en la trocha; Mr. Bigot dibujó las vistas. Se recibieron bellas muestras de minas i se trazó el plan de una plaza pública para Jumbilla.

El 9 de diciembre pasamos de Jumbilla á Huivin.

El 10 de diciembre de Huivin á Corobamba i á San Pablo, i se examinó una mina mui notable.

El 11 de San Pablo á Chachapoyas.

El 12 i 13 trazamos planos é informes.

Permita US. señor ministro, que le dirija el siguiente informe en francés, por que haciéndolo en mi mal castellano, temería padecer alguna equivocación ó error de concepto.

En las instrucciones que el señor ministro de gobierno me dió, mandó que se insertase el siguiente artículo.

" Examinará U. detenidamente los trabajos hechos por " don Mariano Aguilar, para la apertura de un camino de " Chachapoyas á Santiago de Borja; hará U. la tasación de " las obras concluídas; formará un presupuesto de lo que im- " portarán hasta su conclusión, i lo remitirá al gobierno, " informando cuanto crea conveniente acerca de ellas."

En cuanto llegue á Chachapoyas, á consecuencia de los datos que adquirí i de las investigaciones que hice, supe que la dirección dada al camino, así como el modo de trabajarlo no eran convenientes: confieso señor ministro, que me pareció más útil ocuparme de otras cosas i aguardar á que se me reiterase la orden para ejecutarla.

Ya me disponía, pues, á salir para Jaén, cuando graves reclamaciones de la prefectura de Amazonas, me obligaron á abandonar mis proyectos i dedicarme, durante un mes, á aquella investigación.

Según lo he indicado más arriba, el 19 de noviembre mandé por delante al hermano natural de Aguilar, que me había acompañado como su representante, con los peones de Yambrasbamba cerca de Rector, á fin de reparar la trocha, en los sitios que fuese necesario, i después me puse en marcha con los peones de Chisquilla i de Jumbilla.

El primer día de camino por medio de unos bosques poco espesos, i que por la elevación de la tierra en nada se parecen á los terrenos de los trópicos, solo tuve que notar la dirección entre el NE. i NO. que parecía buscar de preferencia

la cima de los cerros i el fondo de las quebradas. Por lo demás, nada notable ocurrió.

El segundo día, esa mala dirección que pudiera haberse evitado, volvió á presentarse de un modo grave: tuvimos que entregarnos á los más violentos ejercicios de gimnástica, i en toda nuestra jornada, á pesar de haber andado diez horas, solo adelantamos algo más de una legua.

El tercer día crecieron los obstáculos que remataron en una subida i una bajada como se ven pocas veces, aún en América.

Felizmente, gracias á unas escaleras de mineros colocadas con mucho arte en el último descenso, llegamos sin peligro á San Bartolo, es decir al 8º i último campamento de Aguilar.

En tres días habíamos podido recorrer toda la *trocha* andando 10 horas por día.

En cualquier otra parte, 30 horas de marcha representan 15 leguas, cuando menos, i según la nota entregada por el señor Aguilar, sólo habíamos andado 4½ leguas. Es preciso añadir que las leguas de la *trocha* me parecen exageradas, pues habiendo medido una legua, he visto que tenía 7,700 varas.

Cuando llegamos á San Bartolo, que está en una quebrada poblada de árboles, surcada de corrientes de agua, entre dos altas montañas, supliqué al representante de Aguilar que nos condujese á la cumbre de la montaña que nos cortaba el paso, desde donde pretende el señor Aguilar, en la nota que me ha dado, que había descubierto una llanura inmensa limitada al N. por altas montañas que, dice, son las últimas que se pasan para llegar al Marañón. Se contestó á mi petición, que después de haber vuelto á abrir nueve cuadras, había sido imposible encontrar, á causa de la vegetación, la antigua trocha hecha, hace dos años, para subir á la cima de la montaña indicada. Mas yo sabía á que atenerme en esto. Si en los valles la vegetación puede cerrar completamente una trocha hasta el punto de impedir que se vuelva á encontrar, no sucede lo mismo, ciertamente, según lo he experimentado, en las regiones elevadas como aquella en que se trabaja.

Nada más tenía que hacer en San Bartolo, i por consiguiente regresamos en la mañana del siguiente día después

de visitar la mina de Aguilar, que está á algunos pasos del campamento. En la primera jornada de regreso, me contenté con detener dos veces al representante de Aguilar, é indicarle, en dos puntos de la trocha, las cimas que su hermano dijo haber distinguido desde lo alto de San Bartolo, i á donde estoi seguro que no ha podido subir.

Terminado el reconocimiento del terreno al siguiente día, volvimos á entrar por la tarde á Yambrasbamba, mui poco satisfechos. Sin embargo, hemos tenido muchas compensaciones de los trabajos de la trocha. Por la primera vez hemos bebido una agua fresca i pura en la copa de algunas plantas parásitas i hemos comido el fruto de una tierna palmera; hemos visto mariposas, insectos, flores i árboles desconocidos hasta hoi para nosotros. El órgano, esta misteriosa ave, nos ha maravillado con sus encantadores acentos; en una quebrada encontramos i matamos á la culebra verde, tan terrible en el Brasil; algunos monos grandes, de pelo rojo, vinieron á divertirnos; en fin por la noche, después de apagada la lumbre, oímes á los jaguares que correteaban alrededor de nuestro campamento. ¡Que admirable es el país que hemos recorrido! Se encuentran en él todos los grados del clima templado: su fértil suelo, está regado por numerosas corrientes; todas las sementeras podrían lograrse por el que conociese la diferencia de elevación de los terrenos.

La colonización de europeos, tendría el mejor éxito en estas comarcas, que el pié del salvaje mancha todavía algunas veces, i la República entera encontraría en ella una nueva fuente de prosperidad i de grandeza.

De regreso en el distrito de Chisquilla, completé los informes de los indios de este lado de la trocha, que han trabajado con don Mariano Aguilar, i he aquí lo que de esas declaraciones puede deducirse.

El distrito de Chisquilla, que se compone de Chisquilla, La Jumbilla, Yambrasbamba i Recta, ha suministrado al empresario 43 hombres en tres diferentes veces.

1.° 12 hombres el 16 de agosto, que trabajaron nueve días, i recibieron dos pesos adelantados, de los que después tuvieron que restituir la mitad, i cuatro raciones de víveres. Llegados estos peones á San Bernardo, se fugaron.

2.° 8 peones el 21 de agosto, que recibieron cinco reales

cada uno i dos raciones de víveres, i se fugaron igualmente cuando llegaron á San Bartolo.

3.° 22 peones el 3 de setiembre. Estos encontraron en el camino á don Mariano Aguilar, que regresaba á Yambrasbamba, i les ordenó que llevasen á dicho punto los equipajes, víveres i útiles que se hallaban en San Bartolo. Cuando llegaron á este lugar, fueron detenidos dos días por un agente de Aguilar, quien hizo trabajar á muchos de ellos en la mina ya mencio nada; después condujeron las cargas. Estos últimos aseguran, que no recibieron ni rancho ni sueldo, añadiendo que no se les había pagado veintiocho mulas de carga i doce de silla que dieron para el regreso de Yambrasbamba á San Carlos. D. Mariano Aguilar afirma que las pagó i asegura que está pronto á pagarlas, segunda vez para cortar esta dificultad.

Interrogados los peones de las dos primeras partidas, sobre los motivos de su fuga, contestaron todos, que fué por que no se les daba víveres suficientes i algunos añadieron que porque se les obligaba á caminar por sendas que no eran para hombres sino para monos. Esta última razón nos ha parecido mui fundada, á nosotros que hemos visto con cuanta dificultad podían andar nuestros peones, mui ligeramente cargados.

Después de estas manifestaciones francamente espresadas, me resta esclarecer tres puntos:

1.° Don Mariano Aguilar ha declarado que lo abandonaron todos los peones sin excepción de los que fueron remitidos por primera i segunda vez, i que éstos se habían llevado consigo los víveres i los útiles:

2.° Don Mariano Aguilar ha asegurado que después de la partida de dichos peones, las personas que lo acompañaban habían abierto una trocha de una legua, que los condujo á la altura de San Bartolo, de donde distinguieron inmensas llanuras i montañas azules que ciñen, según dicen, el lecho del Amazonas.

3º En fin, ha expuesto que no había podido continuar la trocha, por consecuençia del abandono completo en que se encontró.

1º Los peones que fueron remitidos la tercera vez á San Bartolo, han expuesto que de los víveres i útiles que allí existían, llevaron 22 cargas á Yambrasbamba. Si pues, és-

tos la llevaron, no habían sido sustraídas por los de la primera i segunda expedición.

2° Don Mariano no ha sido enteramente abandonado como lo dice. Diez hombres, cinco de Jumbilla, dos de San Pablo i tres de San Carlos, procuraron después de la fuga de los otros, según lo han expuesto los cinco de Jumbilla, continuar la trocha en la dirección indicada por don Mariano, después de haber avanzado nueve cuadras, encontraron obstáculos que los forzaron á renunciar á esto. Nadie ha podido, pues, subir á la cima de esa montaña.

3.° Es preciso no atribuir únicamente á la fuga de los primeros peones el abandono del trabajo, pues aunque algo tarde, la administración de entonces, tomó las medidas necesarias para protejerlo: dirigió una circular mui energica á los gobernadores de los distritos de Chisquilla i de San Carlos i envió un comisionado con dos gendarmes para hacerla ejecutar; i por último, los peones últimamente mandados, obedeciendo á la autoridad, fueron á encontrar al empresario á la mitad del camino de la trocha, i no recibieron de él otra orden que la de conducir los víveres i bagajes á Yambrasbamba.

Tal es, señor ministro, el resultado de los informes que yo he debido tomar para llenar la comisión que se me encargó. US. observará que no he creído necesario interrogar á los hombres del distrito de San Carlos, porque ninguno de ellos ha hecho parte de los peones remitidos la tercera vez, de quienes debía recibir yo las declaraciones más interesantes. Para completar este informe, me resta hacer una valuación de los trabajos hechos i de los que faltan aún, i en fin dar mi opinión sobre el mismo camino.

Don Mariano Aguilar asegura haber gastado de los fondos del estado que se le remitieron para la ejecución de su proyecto, la suma de 1197 pesos. Después de haber examinado con cuidado el modo como había organizado la empresa, creo que no se debe discutir sobre esta cifra. Don Mariano llevó consigo, sea como ayudantes ó como custodios, treinta personas, la mayor parte de Chachapoyas, que han debido causarle necesariamente grandes gastos. En cuanto á indicar el verdadero valor de los trabajos hechos, no puede apoyarse en justicia, sino sobre otro sistema de operaciones, i el resultado vendrá á ser con poca diferencia, el mis-

mo por lo que respecta al gasto que ha debido hacerse, pero mui diferente en cuanto á la duración i á la suma del gasto que aún falta hacer.

Según mi sistema, son indispensables 10 hombres para la trocha, 30 para llevar los equipajes i los víveres, 10 soldados, un oficial i 3 adjuntos. Calculando á un peso diario por cada hombre, el término medio del gasto sería de 54 pesos, i durante los 160 días, tiempo necesario para llegar en esta dirección al Amazonas, ascendería el total á 8,640 pesos, i aún temo que sea mui bajo el número de los conductores, porque cuanto más se avance en estas comarcas desiertas i de caminos excesivamente difíciles, más necesario sería remudar los conductores de los víveres; además, los salvajes podrían servir de obstáculo, i en este caso debería aumentarse el número de soldados; i en fin es necesario contar con un fondo anticipado para los aprestos i herramientas. Creo pues acertar llevando la suma de los gastos á 20,000 pesos: esta es diez veces mayor que la que ha recibido D. Mariano Aguilar, pero yo no creo que San Bartolo esté tan cerca del Amazonas, como lo supone, i he aquí la razón.

Mis precedentes trabajos me han determinado á fijar la situación de Chachapoyas á los 80° 21′ de longitud i 6° 27′ de latitud: la latitud de Yambrasbamba, según mis observaciones, es de 6° 5′, i por el camino hecho, he calculado la situación de San Bartolo á los 6 grados de latitud, pues está establecido por autoridades incontestables, que el Amazonas se halla al N. de Chachapoyas, al fin de los Pongos, á los 80° 20′ de longitud i 4 grados, 30′ de latitud. Si, pues, con un trabajo de ocho días, don Mariano ha avanzado 5′, hacia el Amazonas, para vencer lo que falta sería necesario 18 veces ocho días; i no temo asegurar que no se debe contar con que las llanuras que se supone existir en aquella dirección á las márgenes del gran río, disminuirían el trabajo, porque si ellas existen, estarán cubiertas de inmensos bosques vírgenes, en nada parecidos á aquel en que se ha comenzado la trocha, ó bien atravesadas por profundos pantanos, que mui lejos de hacer más fácil el trabajo, aumentarían al contrario las dificultades i los peligros. Por otra parte, yo no creo en las llanuras; pienso que la cordillera continúa hasta los Pongos, pues que es ella quien los forma, i

que sus faldas se extienden largamente al E. i á 4′ O. dibujando una serie interminable de quebradas.

Si US. se digna, señor ministro, admitir mis cálculos i mis razonamientos, conocerá que se ha procedido con ligereza adoptando el proyecto de una persona á quien parecen completamente extrañas las nociones más indispensables para la ejecución de semejante trabajo, i US. se persuadirá de que es necesario buscar otra dirección distinta de la propuesta; porque hai en esto una gran cuestión que resolver para la prosperidad de la república i la seguridad de sus fronteras, que vienen ahora á regar cada día con sangre peruana, hordas de horribles salvajes exitados i pagados probablemente por algún vil enemigo.

Cuando pasé á Cajamarca, el señor Prefecto de ese departamento, patriota de una alta inteligencia, me suplicó que estudiase con cuidado, para llenar los deberes que se me han impuesto, los caminos que podrían poner á su departamento en comunicación con el Amazonas, hasta el punto en que comienza á ser navegable. En Chachapoyas el señor Prefecto de Amazonas, que está animado de los mismos sentimientos que su colega, me manifestó del modo más vivo, la necesidad en que se encuentra su departamento de que se le ponga en contacto con el gran río. Así encontré en los dos completa uniformidad de miras, i me asocié á ellas tanto más pronto, cuanto que son estas miras las que por más de un año me hicieron solicitar con ardor la gloriosa misión que el ilustrado gobierno de nuestro esclarecido libertador se ha dignado confiarme.

En consecuencia, después de haber reconocido el camino de Cajamarca á Chachapoyas i el proyectado por don Mariano Aguilar hasta el Marañón, caminos que no me han parecido de ninguna manera propios para el establecimiento de estas dos grandes comunicaciones, i que por otra parte, aún suponiendo que se quisiese terminar el de Don Mariano, lo que no considero admisible, no satisfaría igualmente los diferentes intereses de los departamentos; he pensado que sería importante para el porvenir de estas regiones benditas por la providencia; importante, digo, para la prospridad de la agricultura, del comercio, de la minería tan adelantadas ya en el departamento de Cajamarca, importante para

la explotación de las grandes riquezas minerales, que no me ha sido posible conocer de un modo positivo en la provincia de Chachapoyas, (yo he podido reunir hasta hoi 60 muestras de minas vírgenes), así como para la colonización de las magníficas regiones de este departamento, abrir una gran vía que por el Amazonas las uniese á la vieja Europa i á la América del Norte. Esta vía, según mi opinión, debería proceder, sea por tierra ó por mar, como fuese más fácil, de una ciudad nueva, construída más abajo de los Pongos, en el límite de la navegación del río por buques grandes, hasta Bellavista, Bagua ó Copallín, según se juzgase posible. Del paraje elegido para ella, partirían tres vías: la primera iría á parar á Chachayayas i podría prolongarse indefinidamente siguiendo la meridiana de aquella ciudad: la segunda se dirijiría á Cajamarca, i se prolongaría igualmente hacia el interior; i en fin, la última corriendo de E. á O., iría á terminar en Paita.

Este proyecto, señor ministro, que á US. le es fácil apreciar á la simple vista de la carta, parecerá á US., me atrevo á esperarlo, preferible al de una comunicación exclusiva como la que acaba de examinarse más arriba. Yo tendré el honor de manifestarlo á US. de palabra, con los planos en que esta apoyado, al mismo tiempo que el de la fundación de la ciudad indicada, el del establecimiento de colonias militares i colonias civiles, i en fin el de la formación de una gran sociedad peruano-europea, para la colonización i exprotación de las minas de Mainas i del Alto Amazonas, (proyectos todos de los que he tenido el honor de hablar con el honorable predecesor de US.); si US. quiere permitirme volver á Lima en el mes de abril próximo, es decir después de haber terminado tres expediciones, que me es indispensable hacer, á fin de poder explicar á US. mi sistema con perfecto conocimiento de causa.

US. me permitirá terminar este informe recomendando á su bondad á mi excelente ayudante (sin sueldo) D. Aquiles Bigot, que merece, por su celo, cuanto US. quiera hacer en su favor, i rogarle se digne responder á mi solicitud sobre licencia, dirigiéndome la respuesta á la prefectura de Cajamarca, porque la semana próxima parto para Bella vista.

Dígnese US. aceptar, señor ministro, la seguridad de mi respetuosa consideración.

A. de Montfferrier.

Secretario del Cuerpo de Ingenieros Civiles. [1]

SEGUNDO INFORME

Secretaría del cuerpo
de
ingenieros civiles en comisión.

Huancabamba, 17 de febrero de 1856.

Señor ministro:

En mi última nota datada en Chachapoyas, á 13 de diciembre de 1855, he tenido el honor de informaros sobre el proyecto de camino de don Mariano Aguilar i de daros cuenta de los trabajos de la comisión desde el 1.° de octubre hasta el 13 de diciembre último; permitidme instruiros de la continuación de ellos hasta la fecha.

El 1° de enero nos pusimos en camino.

El 2 esperé en Lamas la reorganización de las cabalgaduras.

El 3 i 4 levanté el plano de los contornos, i recibí muestras de las minas Chungalla.

El 5 salí de Lamas i llegué al tambo de la Lejía.

El 6 llegué á la Coca i á Jamalca.

El 7 reemplacé las cabalgaduras, que los arrieros de Conila, aunque pagadas, nos robaron durante la noche.

El 9 i 10 llegué á Bagua grande, altura de la Peca de Bagua chica i de Copallín.

El 11, 12 i 13 pasé el Amazonas i llegué á Bellavista.

El 14 i 15 visité á Jaén nuevo i no encontré allí ni al subprefecto ni al gobernador, ni al alcalde.

El 16 i 17 visité á Tomependa, altura del punto de confluencia del Marañón, del Chinchipe i del Utcubamba, de Suyaya i de Jaén viejo.

El 18 llegué á Chumba.

[1] "El Peruano."- Número 41 - Enero 30 - Pág. 161.

El 19 llegué á Perico.

El 20 reconocí el Chinchipe.

El 21 llegué á Chirinos.

El 22 llegué á San Ignacio.

El 23, 24, 25, 26, 27, i 28 los señores Bigot i Blossier i dos sirvientes enfermaron de fiebres: fuí á reconocer el río Chinchipe i marcar la frontera del Ecuador, descubrí una mina de carbón de tierra á ¼ de legua del río i se me dió una muestra de una mina de plata en Chirinos.

El 29, 30, 1º de febrero 2, 3, 4, 5 i 6 fuí á visitar la mina de de oro trabajada por el italiano Faccini, sondeé i medí el Chinchipe: fuí á reconocer el río Campana i su mina de fierro, el cerro de la Huaquilla i sus minas de oro. Durante nuestra mención, el gobernador de San Ignacio permaneció oculto.

El 7, 8, 9, 10, i 11, estando los enfermos un poco restablecidos, salimos de San Ignacio. Por la falta del gobernador partimos en mulas chúcaras. Los arrieros fugaron al segundo día de camino, una de las mulas cayó en un precipicio con la caja de instrumentos i muchos se quebraron.

El 12 llegué á Tabaconas.

El 13 Llegué á Sóndor.

El 14 llegué á Huancabamba.

El 15, 16 i 17 el señor Bigot, volvió á caer enfermo así como sus sirvientes. Comencé á poner en limpio el trabajo hecho contando con permanecer en Huancabamba hasta el completo restablecimiento de los enfermos, porque el camino que íbamos á seguir por la falda de la gran cordillera occidental ofrece algunas dificultades.

Señor ministro, el camino que yo acabo de seguir, presenta un alto interés: he recibido una multitud de noticias sobre la navegación de los pongos i todas estas noticias son favorables. He podido asegurarme de la posibilidad de establecer un buen camino de mulas desde Baguas hasta Chachapoyas. Se me ha demostrado que se podría subir el Marañón hasta Pión en la provincia de Chota i hacer un camino por tierra hasta Cajamarca. En fin, he subido el Chinchipe hasta San Ignacio, i he visto que podría recibir desde este sitio, i en todo tiempo, buques de gran porte que bajasen hasta el Pará. El puerto de San Ignacio se comunicaría con Paita sin grandes dificultades, siendo la cordillera mui baja

en esta parte del Perú i permitiendo la disposición del terreno el establecimiento de un gran camino. Sin duda este camino de 33 leguas de San Ignacio á los llanos de Piura sería costoso; más ¡qué grandiosos los resultados!

Me resta para resolver completamente el gran problema de los caminos del norte, que he tenido el honor de exponeros en mi última nota, subir i bajar los pongos, i tengo la convicción de que lo haré con suceso, si el gobierno lo quiere seriamente.

Permitidme, señor ministro, no daros más detalles sobre las marchas i contramarchas, ni sobre el asunto de Jíbaros que yo he estudiado de cerca. Deseo ardientemente que me permitais ir á Lima en el próximo mayo, á fin de que pueda exponeros por mi mismo todos mis planes, todos mis proyectos, i en fin, mostraros mi trabajo geográfico para saber si el gobierno está satisfecho i si yo debo continuar la marcha que he adoptado.

Dignaos admitir, señor ministro, mi respetuosa salutación.

Alfonso de Montfferier.
Secretario del cuerpo de ingenieros. (1).

1856

Exploracion del Alto Marañón por el subprefecto de Chota, D. B. Villanueva, i el ingeniero don Leopoldo Biossier.

INFORME DEL SUBPREFECTO VILLANUEVA

República peruana.

—

Prefectura i comandancia
general del departamento.

—

Cajamarca, á 14 de julio de 1856.

Señor ministro de Estado en el despacho de gobierno, justicia i culto.

S. M.

El señor subprefecto de la provincia de Chota con fecha 12 del actual, me dice lo siguiente:

---

[1] "El Peruano" —Número 39 Junio de 1856.—Tomo 310—página 53.

"Habiendo regresado del distrito de Pión, á donde marché el 27 del pasado con el ayudante del cuerpo de ingenieros, don Leopoldo Blossier, creo de mi deber dar cuenta á cuenta á US. de mi misión; después de atravesar caminos ásperos i casi intransitables que las últimas lluvias han desbarrancado, i ahora he mandado componer de un modo formal i duradero. "

" El 31 llegamos á Pión, i hechos los aprestos necesarios, bajamos el día 3 al Marañón, donde se hicieron las medidas de latitud, profundidad i corriente. Tiene el expresado río, en un término medio sesenta varas de ancho i dos i media á tres de hondura. Su corriente es de cuatro i media millas por hora, i en ciertos sitios, aunque pequeños, casi ninguna por el remance de sus aguas. Hai un solo paraje de veinte varas de longitud, donde se ha esplayado tanto el río que su hondura es en casi su mayor parte de media vara; pero con algunos huecos ó pozos que impiden pasarlo á caballo. "

" Desde el referido puerto se seguía midiendo aguas abajo hasta el de Silaco, distante diez i media millas, que es donde hoce confluencia el Llaucán con dicho Marañón, i en toda esa distancia no se nota la menor dificultad para la navegación. "

" El día 4 i 5 concluímos la operación i salimos á la montaña, á donde se escogió i cortó la madera siguiente: cinco palos de concharra de doce varas de largo, cinco de morero, cinco de huayacán, cinco de huarango, tres de cedro, ocho de ispingo, cuatro de palo blanco, semejante al pino i 30 de palo de balza. Esta madera ha de servir necesariamente para la construcción de un bote, ya sea en el puerto de Pión, en el de Malleta, ó Bellavista como que la montaña del referido Pión es la única buena, por cuya razón se ha mandado cortar i descortezar para que esté lista."

"El día 6, se embarcó el señor Blossier del puerto de Silaco para Bellavista, donde estoi cierto habrá llegado el 8 pues tengo informes verídicos que no hai mayor impedimento en su tránsito, á excepción de una pequeña corriente causada por el reciente derroque de un cerro que ha estrechado al Marañón cerca del puerto de Cumba."

" Se han proporcionado á dicho ingeniero todos los auxilios necesarios, gracias á la actividad i buena disposición del gobernador del distrito don José Manuel Oblitas, cuyo civis-

mo recomiendo á US. Ha marchado dicho señor Blossier con cuatro bogas de los cuales dos tienen conocimiento práctico del camino, porque ya lo han andado más de una vez. Dentro de ocho días tendrá US. una noticia más exacta del Marañón hasta Bellavista."

"Si es posible hacer el fondeadero en Pión, esto es, si no varan las embarcaciones en sitio esplayado que dejo dicho, sería mejor hacerlo á cinco leguas, ó lo que es lo mismo, quince millas más arriba, en el puente de Miraflores que está al frente de la hacienda de Palco: i entonces podría formarse un camino directo á esta capital, porque de dicho punto se podría arribar en un día al anexo de Tuco, accesorio de la hacienda de Chala, distrito de Bambamarca."

" Creo dificultosa la navegacion por buques de vapor, á menos que estos sean pequeños; más los señores ingenieros encargados de la exploración del río, opinarán lo más acertado mediante su pericia i conocimientos."

Dios guarde á US,.—S. C. P.

B. Villanueva.

Que trascribo á US. para su inteligencia, i á fin de que poniéndolo en noticia de S.E. le haga presente que dentro de pocos días tendrá esta prefectura un detalle más circunstanciado de la navegación del río desde Pión á Bellavista, que será puesto en su supremo conocimiento.

Dios guarde á US.—S. M.

Juan Miguel Gálvez (1).

INFORME DEL INGENIERO BLOSSIER

República peruana

—

Prefectura i comandancia general del departamento de Cajamarca.

—

A 5 de agosto de 1856.

Señor ministro de estado en el despacho de gobierno, justicia i culto.

S. M.

El ayudante de la comisión de ingenieros que marchó al

[1] "El Peruano"—Número 10—agosto de 1856. - Tomo 31. Página 37.

pueblo de Pión, con el objeto de hacer el reconocimiento de la navegación del Marañón, desde este punto hasta Bellavista de la provincia de Jaén, con fecha 31 del próximo pasado me dice lo siguiente:

" Tengo el honor de dar parte á US, de mi viaje por el Marañón, desde Pión hasta Bellavista. Pión es un puerto incómodo, sin playa, sin agua, la anchura del río es de 65 varas [aguas bajas] su hondura de tres i media varas i la rapidez de su corriente de una legua i media por hora. A las dos leguas del puerto de Pión, podrá existir otro puerto, que llaman Silacu ó Tingo, si sus riberas no fuesen tan escarpadas, tan estériles: dos cuadras más abajo se tributa el Llaucán al Marañón. Después de una navegación amena de una media legua, se eneuentra el primer obstáculo positivo. En frente de una quebrada llamada Chiñuña, las aguas del Marañón son llevadas por una corriente de más de dos i media leguas por hora, contra un cerro de peña viva i corren en medio de piedras enormes; además, á poca distancia existen dos corrientes más, que si no tienen la rapidez de la primera, ofrecen grandes dificultades por tener la caja del río muchas piedras; saliendo de estos últimos puntos hasta Malleta no hai tropiezo. Malleta es un buen puerto situado á dos leguas de Cujillo, tiene una playa bastante extensa, bañada por el río Malleta, chacras de maiz, un cacagual, cañas dulces, una casa habitada por el gobernador de Cujillo; i además posee un trapiche: hai sitio para la formación de un buen puerto i población, lo mismo que en la ribera opuesta, de modo que Malleta puede ser puerto del departamento de Cajamarca i puerto del de Amazonas. La anchura del río es de sesenta varas [aguas bajas]: su hondura más de seis varas, su corriente es de legua i media por hora. Desde Malleta el río cesa de ser encajonado por los cerros i empiezan sus playas á extenderse: á la distancia de seis ú ocho cuadras de Malleta el río ha sido votado por un accidente de su lecho natural, i forma una corriente que sería fácil hacer desaparecer llamando las aguas á su antiguo sitio; desde este último fondo hasta dos cuadras antes de llegar á Cumba no hai ningún tropiezo, su corriente no varía de legua á legua i media por hora, su anchura de sesenta á setenta varas i su hondura de dos i media á tres varas, en muchas partes la corriente de sus aguas es tan remanza, que apenas avanza la balsa, pero corre

casi siempre una buena brisa. Como dos cuadras antes de llegar á Cumba, surje de las aguas á la orilla izquierda, una peña contra la cual se precipita la corriente, la peña se puede destruír á poca costa i de consiguiente la corriente. Desde Cumba hasta Bellavista, el Marañón no presenta ya ninguna corriente que sea un obstáculo para la navegación; pero como sus riberas se extienden en playas anchas, sus aguas se dividen en ciertos puntos en diversos brazos, de modo que la hondura en partes de una i media vara, en otra de media vara, tres cuartas de vara, otra de una vara, otra de una i media varas, otra de una vara: pero estos inconvenientes de poca hondura se salvan fácilmente, atacando los brazos menores, de modo que, todas las aguas se reunan en un solo brazo. Finalmente, el Marañón puede ser navegable por pequeños buques chatos de vapor, desde Malleta hasta Bellavista, en tiempo de aguas bajas, salvando los obstáculos precitados i que se pueden hacer desaparecer, gastando una cantidad de mil pesos por el primer año i de cuatrocientos pesos todos los años, en virtud de que es preciso en cada estación de aguas bajas, reunir en un solo brazo las aguas di vididas en diversos."

" En cuanto á la senda por tierra, de Cajamarca á Malleta, por los caminos actuales se transita en cuatro jornadas, pero mejorados, se transitaría en tres, pasando por Llaucán ó Nueva Hualgáyoc, Bambamarca, Tacabamba, Anguía, la Lucma, Cación, la montaña de Amachonga i Malleta, bajando por la quebrada del mismo nombre, sin dar la vuelta por Cujillo. De un modo aproximativo la compostura de estos caminos i la indispensable fabricación de un puente bueno en la quebrada de Malleta, podría importar de ocho á diez mil pesos, siendo el terreno mui quebrado desde Tacabamba hasta Malleta."

Téngo la honra de trascribirlo á US. para su inteligencia i para que se sirva instruir á S. E. el presidente de las dificultades que presenta la navegación desde el puerto de Pión hasta Malleta, i la facilidad que hai de abrirla desde este punto hasta Bellavista: igualmente que de la apertura del camino según la opinión del ayudante Blosier.

Deseoso de tocar en el último desengaño, sobre la posibilidad de la navegación por la parte del río Chinchipe, i que reconocido este importante afluente del Amazonas, i los pue-

blos de toda esa ribera aprovechen del comercio que podrá tener lugar por el Marañón, he dispuesto que don Francisco Faccini, persona de conocimientos acreditados, en unión de algunos balseros, lo explore excrupulosamente i me dé los informes respectivos, de cuyo resultado daré á US .oportuno aviso.

Dios guarde á US.—S. M.

Juan Miguel Gálvez. (1).

1857

Exploración de todo el curso del Ucayali i el Urubamba por don Faustino Maldonado (2.)

República Peruana

—

Prefectura
i Comandancia General
del departamento

—

Cuzco, á 1.° de agosto de 1857.

Al señor ministro de estado del despacho de gobierno, culto i obras públicas.

S. M.

El sorprendente arribo del señor D. Faustino Maldonado al punto de Mainique, surcando aguas arriba por el río Ucayali con tanta facilidad; hasta haber llegado á las misiones de Cocabambilla, i continuando su mareha á esta capital; ha llamado justamente la admiración pública i llenado á este departamento de grandes esperanzas en medio de su decadencia. Me es sumamente satisfactorio elevar al conocimiento de US. la adjunta nota de aquel héroe explorador, cuya lectura inspira un vivo entusiasmo de ver cuanto antes realizada la comunicación por dicho río, puesto que su navegabilidad no ofrece ya la menor duda; á fin de que movido US. del mas noble interés en favor de su patria, por tan grandiosa ocurrencia, que promete un porvenir dichoso, se digne instruir á S. E. el consejo de ministros de la importancia del asunto por las inmensas ventajas que reportarán

---

(1) "El Peruano"—Número 15—Agosto de 1856—Tomo 31.—página 37.

(2)—Faustino Maldonado que tuvo también la gloria de ser el descubridor del verdadero curso del Madre de Dios, murió ahogado en el río Madera el año 1860, en la cachuela "Calderán del Infierno."

los pueblos del departamento, en todo respecto, i recabar las providencias que tiendan al fomento i pronta expedición de negocios por la vía de que se trata, puesto que la apertura del camino de Hillapani á Mainique, lugar del puerto, calcula en S. 600 á lo sumo dicho explorador, quien ha presentado su pasaporte expedido por el gobernador general del litoral de Loreto, i datado en Tarapoto con fecha 31 de diciembre último, i consiguientes pases de las autoridades locales de Chasuta, Sarayacu i demás hasta esta capital, según lo corroboran la nota del subprefecto de Urubamba i la del gobernador del 6.° distrito que originales acompaño, expresando á US. que el insigne explorador ha manifestado las vainillas aromáticas, cerca de castilla i pejes de magnitud de que abunda el Ucayali.

Dios guarde á US.—S. M.—José María Tejada. [1]

Nota del subprefecto de Urubamba al prefecto del Cuzco comunicándole la llegada del explorador Maldonado á Hillapani, después de haber surcado todo el Ucayali i gran parte del Urubamba.

República Peruana

—

Subprefectura
de la
Provincia de Urubamba

—

á 18 de Julio de 1857.

Al benemérito señor coronel prefecto i comandante general del departamento.

S. P.

Por la comunicación oficial del gobernador del 6.° distrito de esa provincia, que original me es satisfactorio incluirle verá US que el patriota i denodado peruano don Faustino Maldonado, procedente del departamento de Amazonas, habiendo salido de la villa de Tarapoto navegando el Ucayali aguas arriba en dos canoas manejadas por siete salvajes de la nación de los Piros, ha saltado á aquel punto i actualmente se halla en marcha con dirección á esa capital con el objeto de presentarse ante US. i hacerle un circunstanciado i minucioso informe de su penosa, pero gloriosa navegación i de la facilidad que hai para plantar un puerto i una cómoda i grandiosa navegación, que en poco tiempo pueda cambiar la deplorable, ruinosa i decadente situación del departamento, digno

[1] "El Peruano".—15 de agosto de 1857. - Año 16.—Tomo 33.—Semestre segundo—Número 16. — Pág. 57.

de mejor suerte, que pór una rara fatalidad se haya al hundirse en el caos del atraso i de las necesidades más apremiantes, á pesar de su opulencia provervial i de los grandes elementos que tiene para ser más feliz

El patriotismo i la decisión de US.por el progreso i adelantamiento de su país natal son notorios, i por lo mismo no dudo que á más de dictar las medidas más análogas que le acuerdan la lei de sus atribuciones, á fin de que no se desvirtúe el heroico é importante servicio del peruano que ha secundado las ideas republicanas i patrióticas de las grandes capacidades del siglo, pondrá en conocimiento del supremo gobierno i de la convención nacional un hecho de tanta consideración é importancia, que revela un porvenir lisonjero del departamento i de toda la república, para que expida las órdenes más eficaces que crea convenientes al efecto de que se realicen los grandes resultados.

Dios guarde á US.—*Mariano de Rosas.* (1)

NOTA DEL GOBERNADOR DEL 6.º DISTRITO Á QUE HACE REFERENCIA LA ANTERIOR DEL SUBPREFECTO DE URUBAMBA.

República Peruana

—

Gobierno del 6º distrito
de la
Provincia de Urubamba

—

á 8 de Julio de 1857.

Al señor subprefecto de la provincia.

S. S.

El día 2 del corriente ha llegado al punto de Hillapani, comprensión de este distrito de misiones, don Faustino Maldonado, procedente del departamento de Amazonas. Salió de la villa de Tarapoto navegando el Ucayali aguas arriba, para tocar con este departamento, i con tal objeto obtuvo su respectivo pasaporte de la gobernación litoral de Loreto, que lo ha presentado en este gobierno con los respectivos pases de las autoridades de Chasuta i Sarayacu. Ha ascendido hasta este dicho punto en setenta i un días, en dos canoas manejadas por siete salvajes de la nación de los Piros, que con dos de ellos pasa á la prefectura del departamento á exponer personalmente su referida marcha. El ha traído consigo ceras de varias clases, entre ellas, la de castilla, corbinas i otros pejes enormes salados, cueros de lobos de agua, vainillas aromáticas, sombreros de mui buena clase, fabricados de la paja de las montañas i un surtido pequeño de efectos europeos, esto es cuanto pudo darle una embarcación tan es-

(1) "El Peruano".—15 de agosto de 1857.—Año 16.—Tomo 33.—Segundo semestre.—Núm. 15.—Pág. 57.

trecha i penosa de canoas i mucho más viniendo en ella misma dos dependientes suyos, procedentes también del mismo Amazonas.

Hasta el día, señor sub-prefecto, no ha habido tradición de que persona alguna se hubiese presentado de aguas abajo, sin embargo de que han descendido de esta parte los Misioneros Bilbao, Bousquets, el conde de Castelnau, doctor Palacios, &. El joven peruano de la presente expedición, manifiesta un espíritu emprendedor i patriota, puesto que su viaje no ha tenido más objeto que confirmar la gran posibilidad de navegar el Santa Ana, para que se abra á este departamento el tráfico comercial de aquellos interiores, que contienen inagotables riquezas. Animado de tan laudables deseos se ha lanzado por entre los peligros i ha conseguido llevar á cabo su proyecto, después de haber recorrido el Marañón, el Huallaga i demás ríos hasta el Pará.

La navegabilidad de este río, está probado por todos los medios de verdad á pesar de su parte borrascosa ya citada por los viajantes arriba mencionados i reconocida en el año pasado por la expedición Forgas i Compañía, cuyo croquis i demás informes relativos, obran en la soberana convención en el día, i á cuyo tenor se ha dictado el proyecto de lei en favor de esta empresa

Las vías de comunicación facilitadas bajo favorables auspicios hacen la riqueza inconmensurable en todos los países del mundo. El nuestro que se haya en total decadencia á pesar de poseer los mejores elementos de riqueza en sus interiores, inexplotados i vírgenes, necesita más que ninguno la realización de este tránsito, la pacificación de este puerto que se presenta para darle vida á nuestro departamento, como único paso de salvación en los graves males que pesan sobre él.

A pesar de que esa subprefectura está mui informada del reconocimiento que se hizo por la referida sociedad Forgas i Compañía, del curso de este río hasta su parte navegable por buques chatos, como tengo dicho más antes; se me permitirá repetir, que abierta una pequeña travesía por tierra, queda á un lado toda la parte borrascosa é inaccesible que tiene el río en su semicírculo escarpichoso que forma hasta el puerto de Mainique, distancia de veinticinco á treinta leguas de estos lugares, desde donde sigue el río sin ninguna clase de obstáculos en su navegación hasta el Pará

Tan grande empresa no es posible dejarla sin que se realice ahora que la convención se halla en el ejercicio de sus augustas funciones, i ahora que el departamento así como esta provincia, felizmente se hallan rejidos por tan dignos jefes, cuya eficaz cooperación dará cima á tan grandiosa como progresista obra, cuyo éxito tengo la honra de poner en su conocimiento.

Dios guarde á US.

S. S.

Francisco Valverde. (1)

---

[1] "El Peruano".—15 de agosto de 1857.—Tomo. 33.—Segundo Semestre.—N. 15—Pág. 57.

RELACIÓN DE SU VIAJE HECHA POR DON FAUSTINO MALDONADO AL PREFECTO DEL CUZCO.

República Peruana

El explorador del río Ucayali.

á 1.º de agosto de 1857.

Al Benemérito señor Coronel Prefecto i Comandante General del Departamento.

S. C. P.

Desde mi arribo á esta ciudad, no he tenido un día tranquilo para arreglar el diario de mi expedición por el río Ucayali; hoi mismo me hallo en un estado de suma debilidad, é incapaz de contraerme á ese objeto; pero como el correo que ha de salir mañana para la capital debe llevar un documento al gobierno, que le dé conocimiento del felíz éxito que ha tenido mi exploración, reservándome para después el arreglo del diario i del croquis que manifieste el curso del río, me esforzaré por ahora únicamente á hacerle una descripción general de mi marcha.

Después de haber examinado el curso de varios ríos tributarios del Amazonas, desde el año 53 en que me dediqué á explorar la navegabilidad de ellos, i después de haber adquirido una completa convicción, de que desde la misión de Sarayacu, hasta la desembocadura del Amazonas no había ningún obstáculo para navegar en toda clase de embarcaciones; me propuse conocer, si por el Ucayali se podía navegar hasta encontrar el Urubamba para llegar por sus aguas hasta este departamento. Mis esperanzas han sido satisfechas con ventaja porque sin encontrar inconveniente de ningún género, navegué todo el Ucayali, i entré en el río Urubamba, en donde hallé la suficiente masa para soportar toda clase de embarcaciones; después de haber subido río arriba de su mansa corriente, llegué al punto de Mainique; desde allíobservé que el río daba un rodeo de más de cuarenta leguas, hasta la hadienda de Hillapani, en donde desembarqué i que en este rodeo se hallaban las corriente i fuertes cataratas de Chibucani, Mapusiontoni, Sintulini, etc., evitando pues el rodeo desde Mainique hasta Hillapani, hai mucha facilidad de abrir un camino por tierra de 16 á 18 leguas, que añadidas á las cuarenta que hai desde esta ciudad hasta Hillapani, se tendrá á lo más la distancia de setenta leguas al punto de Mainique, en donde puede establecerse un puerto á trasmano de las referidas cataratas.

El establecimiento de un puerto en Mainique, no ofrece pues el más

pequeño inconveniente, pues que además de correr el río enteramente manso, desde ese punto, tiene el nesesario caudal de agua para soportar toda clase de barcos, i en toda la ribera del río se encuentra recursos en la hospitalidad de los mansos salvajes, moradores de esos interiores, i en las fértiles producciones de sus montañas, así como en la abundantísima cantidad de pejes que abrigan sus aguas.

El mencionado camino de Hillapani á Mainique, calculo que puede abrirse, á costa de seiscientos pesos, á lo sumo; cantidad mínima, delante de las grandísimas ventajas que ofrece al Perú, la navegación del Ucayali i del Urubamba.

Creo que todas mis observaciones están conformes con las de otros viajeros, i mui particularmente con las de Mr. Castelnau, quien á pesar de no haber fijado su atención en este rodeo del Urubamba, i sin que nada le interesara ni á él ni á su país la navegación de este río, hace mención de la necesidad que hai de establecer un puerto en el mismo punto ó en el de Tonquini, que se halla poco más arriba del Mainique.

Quiera trasmitir al conocimiento del gobierno, el lijero parte que por ahora le pongo, ofreciéndole mis trabajos como un tributo que le debo, como hijo de la patria, en cuyo favor se ha hecho el descubrimiento.

Al tributarle mi reconocimiento por la generosa acogida que US. i los cuzqueños se han dignado prestarme, no puedo menos de ofrecer continuar con mis escursiones hasta conocer otros ríos, que teniendo su orígen en este departamento, van á aumentar los caudales del majestuoso Amazonas. Tengo datos para creer que el anhelado «Madre de Dios» lo surcaré sin grandes dificultades, al regresar á esta ciudad pasada la próxima estación de aguas, para tener la satisfacción de abrir una puerta más en beneficio de una ciudad tan importante como el Cuzco, que digna de mejor suerte, tanto por el carácter de sus habitantes, cuanto por las nobles producciones con que la naturaleza la ha distinguido, está en el repugnante estado de carecer de comercio, siendo así que debiera ser el centro del más animado tráfico.

Si mi salud tiene pronto reparo, serán cumplidos mis proyectos; pero si no, ligado á la fuerza de la necesidad, tendré que permanecer en curación, á merced de la mano generosa que US., los señores facultativos i otros vecinos se han servido brindarme en un país en donde carezco de relaciones, i á donde he llegado sin recurso de ninguna clase.

Dios guarde á US.

S. C. P.
Faustino Maldonado (1)

---

(1) "El Peruano".—15 de agosto de 1857.—Año 16.—Tomo 33.—Segundo semestre.—N. 15.—Pág. 57.

1857

Se ordena la entrega de una gratificación al explorador del Ucayali i Urubamba, don Faustino Maldonado.

Lima, á 17 de agosto de 1857.

Atendiendo á que el descubrimiento hecho por don Faustino Maldonado á virtud del cual queda abierta la comunicación del Cuzco con el Amazonas por el río de Santa Ana, satisface el apetecido é importante objeto que se ha propuesto el cuerpo legislativo al dictar varias leyes que se hallan vijentes: á que el descubrimiento es de la mayor trascendencia para el progreso de las industrias del departamento del Cuzco, i no ha podido efectuarse sin grandes riesgos del descubridor, i sin un valor i patriotismo nobles, que merecen ser recompensados, á que es necesario facilitar inmediatamente la comunicación por tierra desde dicha ciudad hasta el puerto de Mainique en el Santa Ana, para que se logren pronto en el interior de la república las considerables ventajas de la navegación fluvial: i teniendo presente lo dispuesto en el supremo decreto de 24 de julio de 1855, ratificado por el de 7 de enero de 1856; se resuelve: que en conformidad del artículo 9.° del citado decreto, por el que el gobierno ofreció remunerar debidamente á los que hiciesen este descubrimiento, se den á don Faustino Maldonado por ahora, dos mil pesos, i mil más para que él los reparta proporcionalmente á las personas que lo acompañaron en el viaje. El Prefecto mandará satisfacer inmediatamente por tesorería estas cantidades, i que sin pérdida de tiempo se proceda á la apertura del camino de Hillapani á Mainique, abonándose los seiscientos pesos que se calculan necesarios, i encomendando la obra á persona intelijente que la haga con perfección i rinda cuenta documentada del gasto.

Comuníquese, regístrese i publíquese.

Tres rúbricas de S. E. el Consejo de Ministros. (1)—*Mar.* (2) (3)

---

[1] Don José M. del

[2] El consejo de ministros estaba constituído por don José María Raigada, don Manuel Ortiz de Zevallos i don Luciano María Cano.

(3) "El Peruano".—22 de agosto de 1857.—Año, 16.—Tomo 33.—Segundo semestre.—N.° 17.—Pág. 67.

1857

Se declara á don Faustino Maldonado descubridor de la comunicación fluvial entre el Cuzco i el río Amazonas i se le encarga la exploración de los ríos i vías de comunicación del Cuzco.

Lima, agosto 19 de 1857.

Teniendo en consideración: 1.° la importancia del descubrimiento de don Faustino Maldonado sobre la navegación del río Santa Ana, i apertura de la comunicación fluvial del departamento del Cuzco por dicho río con el Amazonas i las costas del Atlántico; 2.° Lo dispuesto en las leyes de 23 de marzo último, sobre caminos públicos i vías de comunicación; 3.° el artículo 3.° i el 5.°, inciso 1.° de la lei de 7 de abril del presente año, en que se votan ciento setenta i cinco mil pesos ($ 175,000) para esta clase de exploraciones i la apertura del camino del Cuzco al primer punto navegable del Santa Ana; 4° los artículos 3° i 4° de la lei de 25 de julio próximo pasado en que se manda hacer dicha exploración i que se proporcionen con este objeto dos vapores aparentes; 5° el artículo 9.° del decreto de 24 de julio de 1855, ratificado por el de 7 de enero de 1856, por el que se organizó una compañía exploradora de accionistas, ofreciéndoles el premio de una legua cuadrada de terreno i una gratificación á juicio del gobierno que no bajase de mil pesos á cada uno, caso de hacer el descubrimiento, que no ha tenido efecto; 6.° la resolución de 17 del presente en que se considera á Maldonado comprendido en el artículo i decretos citados; 7.° que se han conseguido con mucha ventaja en lo respectivo al departamento del Cuzco, los principales fines que la Convención nacional i el gobierno se han propuesto al dictar las leyes i disposiciones mencionadas i 8.° que á la justicia i á la honra de la Nación tocan recompensar debidamente el servicio de tan distinguido ciudadano: se declara á don Faustino Maldonado descubridor de la navegación i apertura de la comunicación fluvial indicadas, i el derecho á la legua de te-

rreno en el punto del descubrimiento que él elija, sin perjuicio del premio pecuniario que oportunamente se le señalará. Dense órdenes para la pronta remisión de los vapores, uno de los cuales llevará el nombre del descubridor. I á fin de facilitar las demás exploraciones que Maldonado ofrece, se le nombrará director de dichas exploraciones en los ríos i vías de comunicación en el departamento del Cuzco, con el haber de dos mil pesos anuales con cargo al fondo votado en la lei de 7 de abril último.

Comuníquese.—Tres rúbricas de S. E. El Consejo de Ministros.—*Mar.* (1) (2)

1857

La Convención nacional otorga una recompensa pecuniaria á don Faustino Maldonado por su viaje del Ucayali al Urubamba.

CONVENCION NACIONAL

Lima, á 24 de agosto de 1857.

Excmo. señor:

La convención nacional, considerando:

Que es útil estimular á los individuos que, con la mira del engrandecimiento del país, se dedican á empresas arduas i peligrosas, como la exploración de los ríos, indemnizándose de alguna manera sus trabajos;

Decreta:

Artículo único.—Inviértase hasta la cantidad de seis mil pesos en recompensar al ciudadano don Faustino Maldonado i á sus socios, por haber hecho la travesía de Mainas al

---

[1] Don Juan M.

[2] "El Peruano".—29 de agosto de 1857.—Año 16.—Tomo 33.—Segundo semestre. N.° 19.- Pág. 79.

Cuzco, navegando los ríos Huallaga i Ucayali, considerándose á la vez dicha suma como un auxilio para las demás exploraciones que ofrecen i se proponen hacer.

De la indicada suma se invertirán quinientos pesos en herramientas i otros objetos análogos para los indios pirus que han hecho el oficio de remeros.

Lo comunicamos á VE. para su conocimiento i fines consiguientes.

Dios guarde á VE.

José Gálvez, presidente.—*Pío B. Meza*, secretario.—*Fernando Céspedes Escudero*, secretario.

Al excmo. consejo de ministros encargado del poder ejecutivo.

Lima, setiembre 1º de 1857.

Cúmplase, expídanse las órdenes correspondientes i publíquese.—Tres rúbricas de S. E. el consejo de ministros(1)—*Mar.* (2)

1859

Se dá una asignación al naturalista don Antonio Raimondi con el objeto de que extienda su viaje al norte de la república.

Lima, á 21 de marzo de 1859.

EL CONGRESO EXTRAORDINARIO CONSTITUCIONAL DEL PERÚ.

Resuelve:

Que se auxilie con dos mil pesos del tesoro público al distinguido naturalista don Antonio Raimondi, á fin de que pueda dar la debida extensión al viaje científico que va á emprender por la parte septentrional de la república.

---

[1] Don José María Raigada, de guerra i presidente del Consejo; don Manuel Ortiz de Zevallos, de Relaciones exteriores; don Luciano María Cano de Justicia; i don Juan M. del Mar, de Gobierno.

[2] Oviedo, "Colección de leyes".—Tomo 4.º—Pág. 280.

Lo comunicamos á V. E. para su inteligencia i fines consiguientes.

José Miguel Medina, Presidente del Senado.- P. José Bustamante, diputado presidente.—*Enrique Montes*, senador secretario.—*Mariano Loli*, diputado secretario.

Excmo. señor Presidente de la República.

Lima, á 28 de marzo de 1859.

Cúmplase, comuníquese i publíquese.—Rúbrica de S. E. [1]—*Morales*. [2] [3]

Después de haber recorrido el sabio naturalista don Antonio Raimondi el departamento de Tarapacá, las montañas de Chanchamayo i Chinchao i visitado el Cuzco i el valle de Santa Ana, en marzo de 1859 dejó nuevamente la ciudad de Lima con el objeto de estudiar la entonces provincia litoral de Loreto.—Duró este viaje de Raimondi 23 meses, tiempo que empleó sobretodo en explorar una gran parte de las actuales provincias del Alto, Bajo Amazonas i Ucayali, en especial el río Huallaga desde el puerto de Chasuta hasta su desembocadura, el río Marañón en el trayecto que media entre el río Huallaga i el Ucayali, este último río hasta Sarayacu, las Pampas del Sacramento i por último los ríos Aipena i Paranapuras.—De vuelta de su expedición á la región fluvial amazónica entregó Raimondi al gobierno, en 14 de febrero de 1862, un estudio completo de la provincia litoral de Loreto, el mismo que fué impreso en aquel año con el título de «Apuntes sobre la provincia litoral de Loreto» en la tipografía Nacional de don Manuel D. Cortés.

Posteriormente, en 1868, emprendió Raimondi un segundo viaje á Loreto, en el que, nuevamente recorrió una gran parte del Marañón, el río Amazonas hasta Tabatinga i algunos de los tributarios septentrionales del gran río, tales como el Nanai i el Itava.—Los detalles de este viaje de Raimondi se encuentran publicados en el tomo 1.º de su obra «El Perú», páginas 393 á 409

---

(1) Gran mariscal Ramón Castilla.

[2] Don Manuel.

[3] "El Peruano".—2 de abril de 1859 —Semestre primero.—N. º 6.—Año 18.—Tomo 36.—Pág. 78.

1859

Expedicion de Chachapoyas al Marañon por la sociedad "Patriotas del Amazonas" i exploración de los ríos Cristalino i Nieva. (1)

OFICIO DEL PREFECTO DE AMAZONAS
AL MINISTRO DE GOBIERNO.

Chachapoyas, á 21 de noviembre de 1859.

Al señor ministro de estado en el despacho de gobierno.
S. M.

Los diez i seis exploradores del camino de Bongará me han dirigido las notas que orijinales tengo el honor de incluir á US., marcadas con los números 1 i 2. La relación minuciosa que hacen acerca de las circunstancias de los trabajos que emprendieron en la apertura de dicho camino, bajo la dirección del Iltmo. señor obispo de la diócesis, i los peligros que arrostraron para la consecución del importante fin que se propusieron, es una prueba perentoria del entusiasmo con que se lanzaron á realizar una obra tan difícil i la parte corroborativa mas elocuente de cuanto he expuesto á US. en mis notas anteriores á este respecto.

Por demostraciones de tan palpable certidumbre, estoi persuadido de que á US. no le quedará el más pequeño motivo de duda para concebir que la tribu Aguarunas, que antes pertenecía á esa muchedumbre de tribus salvajes, que pueblan las montañas del este del Perú, i que por su infeliz estado antisocial no formaban parte numérica en la cifra de los censos nacionales, ya se puede adicionar á ella i acrecerla, como paulatinamente la acrecerán indefinidamente, si se emplea con las demás el procedimiento parsimonioso que con la que ya se haya sometida; i de este modo la ilustración del siglo en que vivimos conquistará adquisiciones glo-

---

[1] El río Nieva tiene su orígen en un pequeño ramal de la cordillera oriental anterior á la que forma el pongo de Manseriche i poco al sur de los 5° de latitud meridional. Desemboca por la margen derecha del río Marañón, antes del río Santiago, á los 4° 40' de latitud sur i 80° 12' delongitud O. de París aproximadamente i tiene por principales tributarios el Ampuja ó Cristalino por la izquierda i el Quinguisa por la derecha.

riosas i borrará de la historia del Perú esas páginas de ignominia que consignan en su estadística la existencia de seres humanos, en su territorio, excluídos de la comunión social.

Por la descrición que contiene el décimo período de la nota número 1, vendrá US. en conocimiento de que las dificultades abultadas que han presentado algunos viajeros para superarlas de el sitio denominado "Pongo de Manseriche", no son de la naturaleza que las han figurado i que se pueden vencer fácilmente, de la manera que estos intrépidos exploradores anuncian, i vencidas que sean, ya no quedará el menor obstáculo para que las embarcaciones, que tengan la necesidad de atravesarlo, pasen, sin los peligros á que podrían estar expuestas.

De consiguiente, la navegación fluvial, que antes se suponía irrealizable, por la consideración de tan inminente riesgo, en el paso del predicho Pongo, quedará expedita, i este departamento i los demás del norte adquirirán con ella ventajas positivas, que precisamente lo conducirán á un porvenir venturoso.

La audacia con que los exploradores de que me ocupo, se han sobrepuesto á los infinitos accidentes que podrían haber ocasionado la ruina de su existencia, es digna de memoria inmortal; digna de la inmarcesible fama póstuma que la historia de todas las naciones concede á los héroes de distintas especies; i digna de un premio especial del supremo gobierno, de quien me atrevo á solicitarlo, tanto para ellos cuanto para el párroco de la doctrina de Chisquilla, don Ildefonso Valdivia, que con su infatigable tenacidad i constancia, fué el primero que con parte de sus feligreses se decidió á envolverse entre las montañas espesas de Bongorá i á abrir la trocha, hasta encontrar con las chacrecías de los infieles.

Dígnese US. elevar esta nota al conocimiento de S. E. para que acuerde, en beneficio de los patriotas que recomiendo, las gracias á que se han hecho acreedores, ó resolver lo que fuese de su supremo agrado.

Dios guarde á US.—S. M.—*Francisco Alvarado Ortiz.* (1)

---

[1] "El Peruano" Año 18- Tomo 37—Nº 40—Página 151.

OFICIO NÚMERO 1 DE LOS EXPEDICIONARIOS AL MARAÑÓN Á QUE HACE REFERENCIA LA ANTERIOR NOTA.

Jeveros, octubre 24 de 1859.

Benemérito señor coronel prefecto del departamento de Amazonas.

Señor:

Al cabo de cinco meses de duras fatigas en el desierto, los infrascritos, exploradores de las vírgenes montañas de Bongará i de un nuevo camino al Marañón, tenemos el placer de anunciar á US.: que avanzada ya la tarde del día 16 del corriente, nos reunimos en la confluencia de un riachuelo con el Amazonas al pié del Pongo de Manseriche; los que pasamos ese Pongo por agua i lo atravesamos por tierra, abriendo trocha, durante cuatro días, i en el mismo instante, presididos por el Iltmo. señor obispo, compañero de nuestros trabajos i privaciones, entonamos un *Te Deum*, dando gracias al Altísimo, que nos había conservado ilesos en el seno de tribus bárbaras i belicosas, i salvado nuestras vidas de los peligros de la navegación, aún después de tres naufragios. De ese modo,dimos por concluída nuestra obra, i el 17, mui temprano, enarbolando la bandera peruana, continuamos nuestra navegación por el Amazonas, que corre pacífico, después de su tránsito por el Pongo, pero magestuoso é imponente por su profundidad i anchura.

Para no ser fastidiosos con numerosos pormenores, tocantes á nuestros últimos trabajos, sólo referiremos lo más interesante á la empresa, coronada, en nuestro concepto, del más feliz éxito. Constituídos en el pueblo i en la casa del valiente joven cacique Mariani, que nos dió señaladas muestras de benevolencia, remitiéndonos víveres al camino, saliendo á nuestro encuentro i celebrando nuestra llegada á su casa con banquete i baile, adquirimos noticias de la parte navegable del río Cristalino, á cuyas márgenes nos encontramos á distancia de veintinueve leguas de Chachapoyas, i después de maduras reflexiones, resolvimos suspender la trocha que deseábamos llevar hasta el pié del Pongo de Manseriche, como ya innecesaria.

Por eso nos encaminamos al puerto de dicho río i construyendo cuatro balsas, comenzamos nuestra navegación, tomando el remo padres de familia que hasta entonces no habíamos manejado otros instrumentos que nuestras herramientas de labranza, i jóvenes colegiales, excepto dos, don Catalino Rengifo i don Clemente Valles, diestros bogadores, i el señor Gebert, extranjero, sólo habíamos disfrutado en la casa paterna i en las de educación, caricias i consideraciones.

Así emprendimos un trabajo desconocido i superior á nuestras fuerzas, para abrir camino por las aguas, ya con el remo en las manos, ya bajando al río, para arrastrar las balsas sobre piedras que las detenían.

Dos días después, con pocas horas de navegación, desembocó el Cristalino en el río Nieva, que lo presentó por nuestra derecha, i pasamos la noche á sus márgenes. A los cuatro días, en que sufrimos tres naufragios, i por consecuencia perdimos nuestra ropa, víveres, herramientas i otros útiles, i lo que es más el tiempo, encontramos el Marañón que bajaba por nuestra izquierda, formidable por la inmensidad de sus aguas i la rapidez de sus corrientes.

Después de un breve resto de navegación de ese río gigantezco, el Iltmo. señor obispo, al advertir que nuestras balsas eran el juguete de las aguas, mandó hacer alto para evitar alguna desgracia, i dispuso que las cuatro balsas se redujeran al número de tres; que se reemplazaran los palos pequeños i delgados con los más grandes que pudieran encontrarse, i que cada una de las balsas fueran dirigidas por los hábiles bogadores.

En los trabajos indicados pasamos el día, fatigados por un sol abrasador; pero esos trabajos no terminaron sino el día siguiente, circunstancia que nos impidió situarnos en el mismo día á la entrada del famoso Pongo.

En la madrugada del 13, los Aguarunas que nos acompañaron en dos viejas canoítas, en una de las cuales conducían al señor obispo, colocaron en las márgenes del Marañón hileras de piedras, poniendo en cada extremo una chocita para indicar á los salvajes Antipas i Guambisas—que los Aguarunas habían bajado el Marañón en compañía de los cristianos, hecho alianza con ellos, i en seguida nos embarcamos. Como á las nueve de la mañana nos hallamos á

la entrada del Pongo, habiendo dejado, un poco antes, el río Santiago que concluyó por la izquierda.

Allí se acordó que el señor Scheidl i los dos jóvenes colegiales, hábiles bogadores, guiados por uno de los Aguarunas, pasaran el Pongo por agua para observar sus peligros, i que la mayoría, inexperta para la navegación, reconociese los terrenos del Pongo, descendiendo por tierra á su pié. Nos despedimos, pues, tristemente, considerando los peligros que los unos iban á arrostrar dentro del Pongo, sobre las aguas comprimidas de todo un Marañón, i los trabajos que deberían sufrir los otros.

Los que pasamos el Pongo por agua, mui pronto conocimos, prácticamente, que todos los peligros de ese estrecho, abultados por la fama, consistían en una sola piedra que causa los remolinos dentro del Pongo, piedra que puede desaparecer á costa de tres ó cuatro quintales de pólvora, entanto que los que atravesábamos las alturas del Pongo andábamos por terrenos cruzados de arroyos i que no ofrecen ningún obstáculo para un buen camino de bestia.

Añadiremos; primero: que el mapa del padre Sobreviela es defectuoso, desde que no están figurados en él los ríos Cristalino i Nieva, i la geofrafía parece que carece de datos acerca de ellos, lo que es notable, porque estos ríos son navegables i especialmente el Nieva, que si bien serpentea al principio con alguna rapidez, i poco caudal de aguas, aumentadas éstas con otros ríos que le tributan por derecha é izquierda, ofrece luego la más deliciosa navegación con la hondura, ya de nueve, ya de diez i ocho piés i el ancho de más de una cuadra, siendo por consiguiente uno de los más hermosos ríos de segundo orden en el Perú i realzando su hermosura, la abundancia de sus pejes, la fertilidad de las selvas que lo coronan i la mucha caza que en ella hai.

2°. Por los informes del cacique Shimbo, sabemos que uno de los ríos tributarios del Nieva, llamado Pucayacu ó río Colorado, conduce á una montaña donde puede divisarse una gran población desconocida i temida por los bárbaros, que creen ser una población de chunchos, situada á la banda de la provincia de Chachapoyas.

3°. A las márgenes del río Cristalino se encuentra un

arroyo de agua de sal que, cocida con poco trabajo i diligencia, se convierte en hermosas piedras de sal blanca i pura, de la que hemos usado en nuestros alimentos.

4°. Según el testimonio de los salvajes, existe en la confluencia del río Nieva con el Marañón, un lavadero de oro, i más abajo otros de menor importancia.

5°. Desde Bongará hasta el Pongo, hemos encontrado, constantemente, la paja bombonaje, i á las márgenes de los ríos Cristalino i Nieva, no solo este artículo con abundancia, sino tambien mucha chambira i cacao silvestre.

6°. Los plátanos i yucas que siembran los salvajes son de mui buena calidad, i según nuestros conocimientos prácticos, aquellos terrenos son excelentes para la caña de azúcar, el arroz, el cacao, el café, el algodón, el tabaco i otras plantas preciosas.

7°. Desde el Pongo de Manseriche hasta el antiguo varadero de Jeveros, donde hemos desembarcado después de cuatro días de navegación, el Marañón ó Amazonas, aumentando siembre sus aguas con caudalosos ríos como el Omagua, el Morona, el Cahuapanas i el Pastaza, tiene un ancho de más de cuatro cuadras, se asemeja á un mar pequeño i carece de toda clase de obstáculos, limpio i silencioso; de suerte que la mayor embarcación, el más grande vapor, pueden subir hasta el Pongo sin tropiezo alguno.

8°. En opinión del señor Schiedl, que llevó especial cuidado de observar el Pongo, puede ponerse este mui expedito para la navegación, con el gasto de cinco á seis mil pesos.

9°. Según el parecer del mismo señor, se necesita para la navegación de la parte superior del Pongo, vapores de especial construcción i fuerza para domar las corrientes del Marañón, hasta donde sea navegable, i probablemente lo es hasta Bagua ó más adelante.

10. El Pongo de Manseriche no tiene tres leguas de largo, como se ha asegurado por los geógrafos, siendo éste uno de los errores sustanciales del mapa del padre Sobreviela; en nuestro concepto, apenas tendrá una legua; de modo que pasarlo por agua en quince minutos no es una cosa extraordinaria. Es falso que tenga chorreras ó caídas, i su corriente excede mui poco á la que tiene el Marañón antes de su entrada al mismo Pongo. Si es verídico el testimonio de los Aguarunas, el Pongo es la parte menos peligrosa del

Marañón, excepto, en tiempo de crecientes en que verdaderamente es terrible por el choque de las aguas en la angostura del Pongo, formándose allí espantosos remolinos.

11. Hemos dicho i lo repetimos, que el Pongo no tiene tres leguas de longitud, porque apenas habíamos andado por tierra como legua i media, cuando advertimos que dejábamos el Pongo i el Marañón mismo á gran distancia.

12. Hemos cosechado como primeros frutos de nuestras fatigas, la amistad de los belicosos Aguarunas, á quienes hemos enseñado á beneficiar la paja bombonaje, i á sembrar sus yucas i plátanos, esforzándonos además por darles otras ideas que mejoren su suerte.

13. Hemos visto con júbilo el bautismo administrado por el señor obispo, á más de sesenta niños Aguarunas, i nos alegramos de haber abierto un vasto campo al celo del clero católico, para la conversión de las otras tribus salvajes del Marañón.

14. No hemos encontrado en Borja, Santa Teresa, Paquero, Limonico, la Barranca i San Antonio, población ni habitante alguno, sino sólo espesos bosques i la triste noticia de que esos pueblos fueron destruídos por los bárbaros. En San Antonio existen aún algunas casas ruinosas, i entre Santa Teresa i la Barranca unos pocos individuos que, habiéndose armado con lanzas como los salvajes, i usando aún de la misma vestidura que éstos, tratan de establecerse en el paraje denominado Limón. Sin embargo de que éstos vieron que nuestras balsas nada traían del aparato de una flotilla salvaje, pues bajaba con el estandarte peruano, i vestida toda nuestra gente, inclusos los Aguarunas; dos valientes de aquellos infelices, vestidos á usanza de salvaje, armados de brillantes rejones, lanzaron el grito á la distancia: *Amico, amico, ñuca alli sungu. Amigo, amigo, yo soi de buen corazón.*—Tratamos de inspirarles confianza i nos acercamos, conservando ellos la lanza en las manos.

Al conocer ellos que no éramos los temidos salvajes, se llenaron de una alegría indecible, i sus compañeros nos condujeron á sus tambos, donde hicimos mansión; i al día siguiente no aceptamos la indicación que nos hizo de quedarnos aún con ellos, porque, con un día más, habríamos expuesto á perecer de hambre á unos pocos hombres que comienzan á establecerse para ser mui útiles á la navegación,

que no dudamos sabrán aprovechar las provincias de Chachapoyas, Jaén, Chota, Cajamarca i otras del norte de la república. Resta, señor prefecto, que US. se digne poner estos acontecimientos en noticia del supremo jefe de la república, para que se sirva dictar las medidas que estime convenientes, según se las sujiera su ascendrado patriotismo.

Somos de US. obedientes i respetuosos servidores—Juan Muñoz—Márcos Maradiegue—José María Puerta—Catalino Renjifo—Miguel Dominguez—Cárlos Scheidl—José Manuel Guibin—Toribio A. Guzmán— Clemente Valles— Santiago Guibin—Manuel Oruna—Toribio Yomona i Pumaita—Eleuterio Dominguez—Aniceto Rojas—Felipe Torres—José Gregorio Renjifo [1]

1860

Exploracion de los rios Cristalino i Nieva por la sociedad "Patriotas del Amazonas."

República peruana.

—

Sociedad
de
Patriotas del Amazonas.

—

Chachapoyas, febrero 9 de 1861.

Al señor ministro de estado en el despacho de gobierno, policía i obras públicas.

Señor ministro:

El día 2 de julio del año pasado de 1860, envió la sociedad, que me honro de presidir, una expedición á las montañas de Bongorá, con el objeto de que rectificara el camino al Marañón, trazado por otra expedición dirigida por mí el el año 59, en cuyo tiempo fueron descubiertos dos grandes ríos desconocidos en las cartas geográficas, á saber: el Cris-

[1] "El Peruano"—Año 18—Tomo37—Número 40— Página 151.

talino i el Nieva, las dilatadas vegas de uno i otro, i sobre todo, la aguerrida tribu salvaje de los aguarunas.

Como la expedición del 59 no consiguió el fin que primariamente se propuso, de llevar la trocha al pié mismo del famoso pongo de Manseriche, la nueva expedición marchó en una dirección que le halagaba con el acierto.

Siete meses hacía que ella nos tenía en una augustiosa expectación, luchando heroicamente sus individuos con los obstáculos más fuertes, como la falta de cargueros, el hambre, las lluvias i las innumerables penalidades que presenta un desierto vestido de soberbios bosques i montañas, i aún temíamos últimamente que el hambre hubiese puesto término á la preciosa existencia de los expedicionarios; pero por una carta que acabamos de recibir del señor director don Baltazar Eguren, escrita en el paraje nombrado Numpatcai el día 29 de enero último, me es mui grato impartir á US. las noticias siguientes, para que se sirva ponerlas en conocimiento de S. E.:—1ª La actual expedición ha encontrado un estrecho de roca en el caudaloso Nieva, á propósito para fabricar un puente que costará cuando más cien pesos.—2ª Ha descubierto otro río más caudaloso que el Nieva, con abundantísima pesca, como á siete leguas de la distancia en que se encuentra éste, el mismo que corre al norte, desembocando probablemente en el Marañón (2), debajo del tan temido pongo.—3ª Se han encontrado aguas termales corrientes, que exhalan un olor sulfuroso tan fuerte, que se percibe desde una cuadra de distancia.—4ª Manantiales de agua salada que cocidas se convierten en piedras de sal.—5ª Espaciosas llanuras adecuadas para la agricultura i que ahora ofrecen abundante caza i frutos comestibles de árboles silvestres. Ultimamente, los expedicionarios habían resuelto embarcarse en el nuevo río, para explorarlo i volver á Chachapoyas por Jeveros, haciendo un viaje redondo. Sus últimos resultados, tendré la satisfacción de comunicarlos en el momento que se sepan en esta ciudad.

Dios guarde á US.—Señor ministro.—PEDRO, obispo de Chachapoyas (2).

---

(1) El Cristalino es afluente directo no del Marañón sino del Nieva.
[2] "El Peruano" —Año 20.—Tomo 40.—Semestre 1.° — N.° 18. - Página 65.

1860

Exploracion de los rios Mairo i Pachitea por el subprefecto de Huánuco don Antonio San Miguel.

NOTA DEL PREFECTO DE JUNÍN ELEVANDO EL INFORME DEL SUBPREFECTO SAN MIGUEL.

República peruana
—
Prefectura de Junín
—

Cerro, setiembre 7 de 1860.

Señor ministro de gobierno, policía i obras públicas.

S. M.

Elevo al supremo gobierno por el digno órgano de US. el parte circunstanciado que me ha dirigido el subprefecto de la provincia de Huánuco, de las exploraciones que practicó la expedición que dirigió en persona para descubrir el río "Pachitea", i abrir las puertas de las Pampas del Sacramento i la navegación fluvial.

Dios guarde á US.

M. Bernardo Bermúdez.

INFORME DEL SUBPREFECTO EXPEDICIONARIO

Subprefectura
de la
Provincia de Huánuco
—

Agosto 30 de 1860.

Al benemérito señor coronel prefecto del departamento.

Desde que el supremo gobierno había acogido la obra del camino de Acochín, ó sea la vía que por este punto co-

munica á Huánuco con Muña, cuya importancia por demás está demostrada, era necesario pensar en servirse de él, para extender las comunicaciones de la provincia con el interior de las montañas del Este, i con el punto navegable más cercano de los ríos de aquellas regiones. Esta necesidad engendró la idea de una expedicion exploradora, que partiendo de Muña, se dirigiese hacia el Mairo ó al Pachitea.

En junio del presente, se organizaron dos expediciones: una presidida por el Sr. D. Cipriano Meza, cuyos resultados se han publicado en la "Pirámide" número 406, i otra que me cupo el honor de presidir, compuesta de los señores présbítero José Basilio Soto, capellán de la expedición, José Alejandro Alvarez Gil, médico de ella, José Manuel Pinzás, encargado con el anterior de llevar el diario, Eugenio Schreiner, encargado de la formación de los planos i presupuestos como ingeniero del estado, Manuel D. Aillón, de los dibujos de vistas, Simón Gómez, Manuel Soria, Marcelo K. de Mazmeza, Francisco Resusta, Sebastián Pardavé i el subteniente Faustino Benavides, con siete individuos de tropa, i cincuenta hombres pagados para conducir víveres, aparte de los dependientes de los señores expedicionarios. De éstos, á los pocos días de marcha, se separaron tres: el señor Mazmeza que condujo gravemente enfermo al señor Resusta á Panao, donde murió, i el subteniente que con una comisión que interesaba á la conservación de la expedición, se estableció en Muña.

El 20 de junio emprendió la expedición su marcha de Huánuco á Muña por la ruta antigua. En este pueblo se celebró una acta que aseguraba la estabilidad de aquella, en la que se me nombró jefe de la expedición, quedando los demás cargos distribuídos de la manera que arriba indico. El día 24 empezamos á caminar á pié, tomando la dirección N. de Muña, hasta la distancia de tres leguas, salvando el collado de "Peregrina." Tomamos en seguida al NE. i luego al E. En esta dirección escalamos una altura, que denominamos "Punta de la alegría" de donde podíamos examinar la dirección más conveniente, para salvar las dificultades que los cerros empezaban á oponernos; i descubriendo una abra en el rumbo E. que era la dirección escogida por nosotros, mediante el estudio de los mapas, tratamos de tomarla, ba-

jando á una estrecha i profunda quebrada que llamamos "de la Dispersión." Esta se junta con el abra que deseábamos tomar i cuyo curso es de E. á O. hasta terminar en el Huallaga, á tres leguas de "Colmilla." El abra conduce á una quebrada honda que corre de S. á N., descubriéndose desde su cima, al otro lado de ella; largas i tendidas lomas de robusta vegetación, que vulgarmente llaman "monte real", las cuales creímos que nos conducirían á otras más suaves, que nos proporcionasen pasaje á las "Pampas del Sacramento." En armonía con estas ideas, el empeño en salvar la quebrada que se oponía á que alcanzásemos las expresadas lomas, era temerario, aquella cada vez se estrechaba más hácia el N. haciéndose más profunda i de tal manera, que la comisión exploradora de este punto caminaba apoyando un pié en cada cerro: no se hasta donde habría llegado la temeridad de esta expedición compuesta del ingeniero, presbítero Soto, Alvarez Gil, i Pinzás, si no la hubiese hecho retroceder por un expreso, al tiempo que se disponía á saltar una cascada de 18 varas de elevación. Un día antes de la investigación indicada, mandé al señor Soria con 15 rozadores, á explorar las alturas del SE. de la quebrada "de la Dispersión", situada al pié de la "Punta de la Alegría." El resultado satisfactorio que este socio obtuvo en dos días de fatiga, me hizo suspender en buen tiempo los trabajos de la comisión de la Quebrada Honda, i dirigirnos por la senda de Soria, á tomar, determinando un semi-círculo de SO. á NE., las lomas tendidas que se hallaban al otro lado de la Quebrada Honda, llegando en la travesía á una gran altura que denominamos el "Observatorio." La temperatura de este punto es de 4° centigrados, i se halla situado al N. de los picos de Sarria, que á la sazón se encontraban nevados, i á una distancia aparente de tres leguas. Esta altura la más elevada de todas al N. del "Tambo de las Vacas", nos permitía hacer algunas investigaciones, por cuyo motivo i el ser el espacio mui reducido para toda la expedición, ordené que el compañero Alvarez Gil se quedase allí en observación, bajando nosotros un cuarto de legua al E. Un aguacero de 22 horas nos obligó á permanecer aquí más tiempo del que creímos, i á nuestro compañero A. Gil, á aprovecharse de los momentos en que el cielo se despejase para descubrir con claridad en un extenso radio, los objetos que se le presentaban

á la vista, auxiliado de un gran telescopio. Al siguiente día me dirigí al Observatorio para reunir los cargueros que quedaban diseminados en las altura; i después de haber conseguido mi objeto i haberme fijado en los intrincados cerros i quebradas que hacia el E. me mostraba nuestro observador, bajé á reunirme con los demás compañeros, donde permanecí hasta el día siguiente, tercero de nuestra llegada á ese punto, en que se reunió con nosotros Alvarez Gil, quien con gran sentimiento nos manifestó la imposibilidad de abrir un camino de herradura por aquellas direcciones, juicio que se hallaba del todo conforme con las observaciones hechas por el ingeniero i los demás expedicionarios. En efecto, del sitio en que nos encontramos hacia el E., se veía una inmensa red de montañas cubiertas de espesos bosques, i un enjambre de quebradas paralelas las unas á las otras, cuyas principales direcciones son de S. á N., limitadas por un gran semi-círculo de altas sierras, de un color azulejo, desnudas de toda vegetación i sumamente escarpadas, que tomando su origen como detrás de los altos cerros del Pozuzo, van á terminar como á veinte leguas del N. de Muña, con un radio aparente como de doce á quince leguas.

Nuestros esfuerzos eran ya sin objeto, i nuestras fatigas perdidas, quizás sin fruto, fuera del convencimiento que acabamos de adquirir, de la imposibilidad de un camino por esos sitios, que tanto nos importaba. Pero á la derecha de nosotros, dirección de E. á SE. se descubría una faja azul, que describiendo un arco ligero, iba á perderse allá en lontananza cerca del gran semicírculo de serranías. Este descubrimiento i la imposibilidad que veíamos de que el señor Meza siguiese su marcha hácia el E., partiendo del tambo de las Vacas [lo que nos hizo comprender antes de partir], hizo que conviniésemos racionalmente, en que habría descendido á la faja azul, que no era sino una quebrada por una cuchilla que venía á terminar en ella, ó por otra quebrada al pié de esta. Este conjunto de circunstancias nos obligó á descender á la quebrada ó faja azul, con la esperanza de encontrar en ella una salida fácil para trazar un camino, que prolongándose hasta la rinconada de Muña, (1 legua al N. de Muña) nos diese el resultado que mirábamos como perdido.

Por esta quebrada corre un río que originándose de dos ramales principales á 3 leguas SE. de Muña, camina, engro-

sándose con las vertientes que descienden de los cerros que se hallan á las orillas N. i S. de dicho río, el cual poco después de su formación, es grande é imponente; á este lo denominamos "de la Duda", deposita sus aguas en el río "Veintiocho de julio" (así hemos denominado á la confluencia del Pozuzo con el Huancabamba), á doce leguas de dicha confluencia. Pocos días de camino bastaron para convencernos de la inutilidad de nuestros trabajos. Pues encontrando la senda de la expedición Meza al cuarto día de nuestro descenso, i siguiéndola con algunas variaciones, siempre por la quebrada del "río de la Duda", no encontramos sino horribles precipicios, violentas quebradas, rápidas bajadas, lienzos de cerros derrumbados, cuchillas entrecortadas por terrenos cenagosos, orillas estrechas i cortadas á cada paso por grandes rocas, en fin, absoluta imposibilidad para la formación de un camino.

Tarde era ya para retroceder, i por otra parte, se oponía á ello el deseo de la expedición; menester era avanzar por esa infernal ruta, sin esperanza de mejorarla, i por ella continuamos nuestra marcha hasta el 15 de julio, día en que descendimos á las orillas de un gran i caudaloso río, al que más tarde denominamos "Veintiocho de Julio." Nuestro punto de descenso fué media legua más al SE. de la confluencia del río "de la Duda." Este río viene por estos sitios del S. i corre formando un arco de más de tres millas casi al O. para luego cambiar al N. En sus márgenes permanecimos algunos días ocupados en varias investigaciones, i aguardando víveres para continuar nuestra marcha.

El hambre nos sobrecogió en estos lugares; i este sanguinario enemigo nos atormentó cruelmente por diez días, durante los cuales lo combatimos débilmente con la caza, pesca i cogollos de *masanquero* que escasamente conseguimos. La fuga de los cargueros que contratamos del pueblo de Panao i que nos robaron lo mayor parte de los víveres, nos colocó en esta aflictiva situación, que nos habría hecho perecer si no hubiéramos tomado medidas exasperadas, que eran exigidas por la gravedad del momento. Estos hombres están avezados á la práctica de estos crímenes. En 1834 consumaron un hecho igual con la expedición Althaus i Beltrán (1); i

(1) Véase la relación del viaje del sargento de ingenieros don Pedro Beltrán en la página 139.

si no se toman serias medidas contra los autores de esos hechos inauditos, ninguna expedición marchará segura; por lo que llamo seriamente la atención de US. sobre este asunto, á fin de que me ordene lo que debo hacer con ellos.

La declaración que nos hacían los indios que como prácticos nos acompañaban, de que el río que teníamos delante no era el que venía del Pozuzo, empeoró nuestro situación. Para desvanecer la incertidumbre en que nos hallábamos, no teníamos sino razones de poco valor; porque debían sacarse de los muchos mapas que llevábamos, que eran para nuestra expedición no solo insignificantes, sino perjudiciales, pues estaban demostradas de un modo práctico la gran inexactitud i mucha falsedad de ellos.

Para salir de esta situación apremiante nuestro compañero Alvarez Gil, propuso que nos lanzásemos al agua en una balsa, para abreviar el camino i burlar las asechanzas del hambre, con los frutos de los jardines de las "pampas" i los peces del Pachitea, ó sepultar nuestro honor junto con nuestras ilusiones en las aguas, para ponerlo á cubierto de la verguenza de retroceder i de la amargura de un desengaño. El medio, en verdad, era peligrosísimo, porque la impetuosa corriente del río, sus furiosos remolinos i altas cascadas, nos deparaban una muerte segura. No obstante este convencimiento, estaba en tanta armonía con el sentir de la expedición, que lo adopté. Pero un juicio prudente sobre el ningún resultado de nuestra temeridad i poderosas razones alegadas por algunos de los compañeros, me hicieron pensar en los medios de seguridad; i ordené una exploración del río, conteniendo apenas la impaciencia de mis compañeros por esta demora. Ella dió por resultado á los tres días, la triste convicción de que el río no se prestaba á la navegación; estrechándose cada vez más, corría por una profundísima quebrada que se dirigía al N. en una distancia real de 8 leguas, sin descubrirse el punto en que cambiase su dirección hacia el E.; i el tristísimo pronóstico de que la expedición Meza había naufragado á poca distancia del punto por donde la nuestra quería entregar su destino á la inconstancia del agua. Noticia desgraciada, que 8 días después fué confirmada por comunicaciones que recibimos de Huánuco. ¿Habríamos tenido la fortuna de escapar del naufragio, cuarenta personas cuando menos que debíamos navegar?

Sin víveres i sin esperanza de continuar adelante por ese punto, emprendimos, desfallecido por la necesidad, nuestra marcha lenta, río arriba, hasta el "28 de julio" en que llegamos á un punto del río de este nombre, que se denomina "Sereno", á 1 ¾ leguas de la confluencia de los ríos que la forman [Pozuzo i Huancabamba], en donde se celebró una misa solemne; i llenos de regocijo con el recuerdo de nuestra independencia, la saludamos con salvas hechas con nuestras armas.

El río "Veintiocho de Julio", desde la confluencia hasta el último punto explorado, tiene 26 leguas de distancia, i su dirección total es al N., fuera de la distancia que corre en la misma dirección i que no ha sido apreciada por nuestra expedición, en razón de haber sido solo mirada una gran altura.

El 30 i 31 pasamos el río Pozuzo i el 1º de agosto el Huancabamba; i llenos de entusiasmo al recorrer terrenos tan fértiles, sitios tan pintorescos i tan distintos en fin de los que dejábamos al otro lado del "Veintiocho de Julio", corríamos extasiados por esos perfumados i deliciosos bosques, de suaves declives, i faltos en lo absoluto de los precipicios que á cada paso amenazaban nuestra existencia en la ruta que cortamos antes del río mencionado.

El día 5 llegamos al extremo de las pampas del Mairo, dejando todos los cerros á nuestras espaldas; i fuimos agradablemente sorprendidos con el extensísimo horizonte que á nuestra vista se presentaba i en el que veíamos á la caída de la tarde levantarse hermosísimas nubes doradas i cruzar bandadas de pájaros vestidos de plumages vistosos i vivos colores. En este sitio acampamos, i lo denominamos "Portada de Salcedo."

El 7 de agosto á las 10 de la mañana; llegamos á la confluencia del Mairo con el Palcaso, cuyo punto de reunión es aparente para un puerto, i la expedición lo llamó "de Castilla." Navegamos la confluencia de estos dos ríos, separadamente el Palcaso, atravesamos el Pozuzo i también la reunión de éste con los anteriores que forman el Pachitea, i lo navegamos tres millas aguas abajo.

Al partir del río Huancabamba, para dirigirnos al puerto deseado, tomamos en Tillingo en la chacra del buen ami-

go don Francisco Olivera, sita en el ángulo comprendido por los dos ríos que forman el "Veintiocho de Julio", datos que nos sirviesen para nuestra travesía.

Un vecino de esos lugares llamado León Cartajena, nos dijo: que "la ruta que había traído el padre Calvo; no le pa-"recía mui cómoda desde una altura denominada *Gloria-pa-"ta* á Tillingo, por las quebradas que había que atravesar "i la escasez de agua durante cuarenta i ocho horas: que me-"jor siguiésemos el camino mandado abrir por US. el año pa-"sado, que tiene una extensión como de cuatro leguas, de "jando este camino, antes de su conclusión, para cargarnos-"sobre la izquierda i buscar por ese rumbo la senda que el "padre Calvo había dejado en su salida, la cual nos conduciría seguramente al puerto." Con esos datos tomamos el camino indicado, cuya dirección es N. NE. Es cómodo, i los recorrimos casi en su totalidad. Atravesamos dos de los riachuelos que forman el río "Ceso" i marchamos en seguida, cambiando el rumbo al NO., cuya dirección señalamos á nuestro rozador, el que tuvo el tino suficiente para conservarlo; i con ese instinto que caracteriza á esta gente montaraz, nos sacó unas cuatro cuadras mas abajo de una punta que llamamos "Cruz solitaria", donde encontramos la trocha del padre Calvo, la misma que desde ese punto marcha por una cuchilla que conduce á otra altura, i luego á un gran derrumbe, bajando después á uno de los ramales del Mairo, que camina de SO. á NE. al que se le dió el nombre de "Reloj." Un legua mas abajo, se une á éste otro que viene del Norte, i se le llamó "Río de la expedición San Miguel", desde donde continúa la senda, al pié de las faldas suaves, hasta dos lomas fronterizas, por donde entra el Mairo á las pampas de su nombre [este sitio es el denominado "Portada de Salcedo",] hasta cuyo lugar hai once leguas de Tillingo. Desde aquí se sigue la dirección del Mairo por inmensas pampas, pasando tres veces este río i recorriendo una distancia de seis leguas hasta el puerto, que agregada á la distancia anterior, da un total de diez i siete leguas de Tillingo al puerto, que anduvimos seis i medio días; i de regreso en tres. Visitamos la floreciente colonia alemana. El 18 llegamos á Muña por el camino del Tambo de las Vacas, que hicimos á bestia. Hasta el 22 permanecimos en Panao, por que la expedición tenía que cumplir el sagrado deber de hon-

rar las cenizas del joven español don Francisco Resusta, malogrado compañero nuestro, que con tanto entusiasmo se vino á alistar en nuestra bandera, dejando sus asuntos propios en el Cerro, donde residía. La expedieión regó con copioso i acerbo llanto su sepulcro; sobre él que colocó una siempre-viva i juró volver en tiempo oportuno á exhumar el cadáver para trasladar sus cenizas á un lugar que le prepararía, como tributo de honra á su memoria.

El día 23 llegamos á Huánuco, como he dicho á US. en otra comunicación. Sus pobladores dominados de un frenético entusiasmo, nos hicieron comprender el interés que tenían por todos los resultados que de algún modo fomentasen el progreso general.

Retrocedamos ahora á hacer algunas reflexiones sobre lo que hemos podido observar.

Ríos—De los numerosísimos que hemos encontrado en nuestra travesía, enunciaré algo sobre los principales.

Río de la Duda. Ya he dicho que originándose, por dos principales ramas, á tres leguas SE. de Muña, corre á depositar sus abundantes aguas en el "28 de Julio", á doce 12 leguas de Tillingo. Su caudal en la confluencia, en el estado en que lo observamos, es igual al del Huallaga en Huánuco. En tiempo de aguas debe ser terrible, según las señales que lo demuestran i los grandes efectos de sus corrientes. En su marcha forma un imperfecto arco, cuya concavidad mira hacia el Norte. Su dirección total es de O. á E. Recibe numerosos riachuelos i algunos ríos del N., S. i SO. Su declive es rápido, su cauce peñascoso i estrecho casi en su totalidad, lo que le hace marcharformando millares de bajas cascades.

Río Pozuzo. Formado del Marcán é Inganizo, corre de O. á E. un espacio de seis leguas. Su agua es algo salobre.

Júntase con el Huancabamba, que viene de sur á norte. La cantidad de agua de éste, es mayor que la de aquel. Teniendo aquel en la actualidad lo menos el doble de agua que el Huallaga, Estos ríos corren por quebradas abiertas. En sus crecientes deben cambiar mucho de dirección, llegando sus aguas á formar impetuosísimos torrentes, que rompiendo los costados de su lecho, arrastran enormes palizadas que amontonan á manera de cerros en las orillas des-

campadas. Por consiguiente, creo imposible la estabilidad de los puentes comunes, i si no se recurre á otro sistema de pasaje, como puentes de cadenas ó coches submarinos en carril, siempre ofrecerá una dificultad grande al tránsito, pues hasta en tiempo de secas no son vadeables estos ríos.

Río 28 de Julio. Desde el punto donde lo forman los dos anteriores, su direceión general es al N. hasta las 25 leguas, piérdese en esta dirección; luego se le encuentra entrando al Palcaso para formar el Pachitea. El pedazo que se descubre en ese punto i que es como de una milla, corre de NO. á SE. El punto de esta confluencia se realiza á cinco leguas de la paralela norte del punto de origen. La cantidad de agua á las doce leguas de la confluencia, es de cinco á seis veces mayor que la del Huallaga, cuando pasa por Huánuco, i en su confluencia tiene casi el doble que la masa anterior. Las corrientes, aunque rápidas hasta las trece leguas, no son mui violentas; pero de allí para adelante son impetuosísimas por entre altos barrancos que forman un profundo álveo. De lo dicho resulta: que el curso de este río es mui distinto del que se le ha señalado en las cartas, pues forma una semielipse imperfecta, cuya curva sigue una distancia çonsiderable, en lugar del arco suave de corta distancia que en las cartas se señala, i que solo puede ser trabajosamente navegado hasta las 13 leguas, i de allí para adelante, imposible.

Río Ceso. Se forma de la confluencia de tres ramas de las que la principal que pasamos nace detrás de los cerros que se hallan al E. de Tillingo, unidas corren hacia el O., confluyen con el "28 de Julio", una legua más arriba de Tillingo. Es de poca consideración.

Río Reloj. Nace al E. de los cerros que se hallan al E. de la rama principal del "Ceso." Este se une á poca distancia con el río "Expedición San Miguel", que nace en los montes que circunscriben al "28 de Julio" i corre de N. á S. Estos dos forman el Mairo que corre de NO. á ES. por las pampas de su nombre, recibiendo muchísimas vertientes de las alturas del N. i O. Es de declive suave, mui tortuoso en su dirección, de escasa agua é innavegable.

Río Palcaso. Entra de SE. á NO. i reuniéndose con e anterior, forma el puerto de "Castilla." Este río fué navegado por nosotros aguas arriba dos millas, i por nuestro compañero Soria 3 leguas; ofrece regular caudal de aguas

mansas con lijeras corrientes i un peine corto, pero de mui escaso fondo antes de las dos millas, lo que le hace á propósito para la navegación en canoas, i mui dificultoso en vapores. Según Soria, el Palcaso se inclina un poco á la derecha, de modo que allí corre de sur á norte, con la misma cantidad de agua i mansedumbre, hasta las 3 leguas á lo sumo, i luego se divide en dos porciones, de las cuales, la de la derecha parece mayor, i por ella subió aquel algunas cuadras. Los cholos del padre Calvo le dijeron que ese era el Chuchuros i que el padre había navegado hasta allí.

Puerto de Castilla. Este es formado por el Mairo i el Palcaso que concurren en ángulo recto, tiene siete cuadras de longitud SN.: cien varas en su ancho medio. Sus aguas son mansas, su profundidad á pocas varas de la orilla no se alcanzaba con un votador de la canoa, que tenía mas de cinco varas. El empuje de las aguas del Mairo lo recibe un muro alto de roca que forma el ángulo O. del puerto. El del Palcaso se hace contra las aguas del Mairo que mezcladas encuentran resistencia en una pared que forma la cara O. del "Puerto de Castilla": la pared E. está sobre un terreno cubierto de vegetación i tiene una base de piedra; i sobre todo está garantida por la dirección resultante de las suaves corrientes del "Palcaso" i "Mairo" que se inclinan á la cara O. Las otras partes que circunscriben el puerto no sufren choque alguno; i la antigua vegetación de que están cubiertas, prueban que las aguas jamás han trastornado ó invadido su posición secular. De lo que se deduce que este puerto es seguro, suficientemente capaz para contener algunos buques de porte regular, i solo un cataclismo podrá cambiar su situación,

Río Pachitea. Las aguas del "Puerto de Castilla" reunidas con las del "28 de Julio" forman el Pachitea que navegamos tres millas aguas abajo. La violencia con que entra la enorme masa líquida del "28 de Julio" rechaza la del "Puerto de Castilla" i va á estrellarse contra un muro de peña macisa, que se halla hacia el S., que recibe impasible la furiosa caída del río, que vencido por la dureza de la peña cambia de dirección, mezclándose con las aguas del "Puerto de Castilla"; i cambiando su furia en sosegada marcha, se dirige hacia el NE. en la extensión que lo examinamos, como una ancha faja de bruñida plata, entre muros de esmeralda i una

bóveda de purísimo azul. El mismo aire no se atreve á alteterar la magestuosa marcha de este hermoso río. El mínimum de su ancho es de trescientas varas, su profundidad mínima, en algunas partes de la orilla, es de siete varas; sin haber podido encontrar fondo en la mayor parte de él. En fin, la masa líquida es aquí tan considerable que el ingeniero bastante prudente para emitir una opinión, lleno de confianza, nos ha asegurado que pueden cruzar dos buques de 800 toneladas, á un mismo tiempo.

Cerros ó Montes. Entre los montes cerca de los que corre el Huallaga, desde Huánuco hasta diez ó doce leguas aparentes del N. de Muña i el gran semi-círculo de serranías de que he hablado, hai un número tan prodigioso de cerros entrecortados i tegidos, que mui bien podría llamarse *red* de montañas i laberinto de quebradas. Sin embargo, las direcciones que más predominan son las las de Norte á Sud, entre las que deben numerarse los altos i escarpados cerros que forman la caja del "28 de Julio"; i las de NO. á SE.. NE. á SO. Nótase que á diez ó doce leguas aparentes del N. de Muña, se presentan más suaves los cerros, lo mismo que dentro del espacio comprendido entre el río de la "expedición San Miguel" i el "28 de Julio", hacia la porción descendente, ó sea en dirección NO. SE. Todos estos cerros están completamente cubiertos de altos espesos bosques, teniendo en sus cimas una arboleda pequeña i tupida que llaman *schateria*, á excepción de las altas serranías que están completamente desnudas.

Pampas.—Imposible sería apreciar la inmensa extensión de terrenos que se presentaban á nuestra vista en un horizonte sin fin; lo que puedo asegurar es que siendo agricultores los más de los individuos que componían la expedición, admiraban las grandes áreas que á cada momento se nos presentaban i las encontraban soberbias para la formación de magníficas i cómodas haciendas. Pues bien, estas porciones comparadas con la extensión que observábamos, eran como un grano de arena junto á un peñón. Lo que llaman "Pampas del Sacramento," no es precisamenre una superficie completamente plana, sino un terreno tapizado de lomas que son como las ondulaciones de aquellas. La existencia de los pequeños ríos que deben tener su origen en alturas, prueban lo que se ha dicho.

Vegetación.—Esta no puede ser más sorprendente de lo que es. En las regiones del otro lado del Huancabamba i las comprendidas en la semi-elipse del "28 de Julio," parece que las semillas no necesitan sino un punto de apoyo en el suelo para convertirse en robustos árboles; muchos de éstos con las raíces desprendidas i casi fuera de la tierra, siguen viniendo, así como otros cortados por nuestros rozadores, sin marchitarse hasta los ocho ó diez días, siguen desarrrollándose por las puntas, lo que nos prueba que la muerte poco imperio tiene en esos paraísos de perpetua primavera.

En la colonia situada á la ribera O. del Huancabamba, hemos observado con más cuidado todos estos fenómenos. Los colonos tienen yuca de excesiva magnitud i delicado gusto, camotes, petucas que con ventaja pueden sustituir á las papas que allí son escasas, arroz, frijol de varias clases, plátanos de muchas clases, en monstruosos tamaños i de esquisito paladar: ha habido racimo de plátanos que ha pesado seis arrobas nueve libras, café abundante i tan bueno como el de las huertas de Huánuco, cacao blanco de mui buena calidad, piñas, sandías tan grandes como la de la costa, algodón blanco i de un cabritilla blanquisco: hai otro algodón que dicen "del monte", que lo produce un corpulento árbol en gran abundancia, es de dos colores, uno casi amarillo i otro blanco ampo de nieve; su brillo i suavidad lo hace confundirse con la seda, i más bien que algodón, debía llamársele *seda vegetal.* El tabaco se produce en abundancia i de buena calidad: la caña se desarrolla con admirable presteza i sin cultivo de ninguna clase: se encuentran cañas de longitudes fabulosas: el primer corte se hace á los nueve meses i el segundo á los ocho, sin saberse hasta que número de años se conservan sin reponer las plantas. El cura de la colonia nos ha asegurado que de cuarenta i cinco cañas de mediano porte ha sacado 37 libras de chancaca. La producción del maíz ofrece también raros fenómenos de agricultura: lo hemos visto de todas edades, desde que el tallo rompe la tierra hasta el estado de cosecha: en un mismo pedazo de tierras se encuentra esta gran escala; así es que en todo tiempo tienen *choclos* i maíz seco, siempre con la misma igualdad. La coca produce aquí un ciento por ciento más que en Chinchao en igualdad de plantas: su calidad es buena, hoja grande i doble, color verde subibo i un aroma esquisito. En

el día se produce sin cuidado, i si se pusiera esmero en su cultivo sería mejor que la de Chinchao bajo todos aspectos. A más, se producen otras plantas.

En el plano de los ríos la vegetación todavía es más soberbia; i los que hemos llegado al puerto hemos tenido lugar de apreciarla. El padre Calvo ha hecho colocar en esos sitios algunas plantas. Nosotros también colocamos nuestro contingente de cañas dulces que para mascar llevamos de Tillingo. Allí, además de las cañas, se encuentran plátanos, maíz yucas, camotes, cebollas i ajíes, con una producción mucho más colosal que en la colonia. La tierra es honda en superficies casi planas, con la humedad suficiente para el crecimiento de las plantas i con gran abundancia de agua para el reguío, si fuese necesario. En estas llanuras no se encuentran una piedra que robe el espacio á una planta, ni los enemigos atmosféricos que en otras partes las afligen. Aquí todo es vida. Comenzó la primavèra i continúa sin término. Concíbase, pues, como marcharía la agricultura, bajo auspicios tan felices.

Las maderas son otro ramo que llama la atención. El ebanista, el arquitecto, los constructores de buques, en fin todos los especuladores en este ramo, tienen todos los elementos necesarios para su industria, sin otro trabajo que cortar árboles. Las maderas más estimables por dureza, por su flexibilidad, color i hermosos jaspes, se encuentran en gran abundancia. La caoba de tres colores, entre las que resulta un color negruzco que inspiraría celos á la madera de rosa. La quina-quina, árbol corpulento que en su grano se asemeja al anterior, es madera mui dura, color caoba común, i de un olor casi alcanforado. Cedros de muchas i variadas clases. El turpia, tan buena madera como la quina-quina i de hermosos jaspes. El huaillacán, madera dura é incorruptible en el agua, magnífica para construcción de edificios. E acero, madera cuya dureza está en proporción con su nombre, las ramas delgadas son inmejorables para cabos de lanzas, i para otros usos. La chonta, madera tan fuerte como el acero, de que los indios del interior hacen armas ofensivas; hai de varias clases i colores, siendo la más estimable la negra. Tenemos también el nogal, palo de cruz, palo de sangre, diferentes clases de roble i un sin número de otras maderas que reconocemos, sin dejar de numerar una grande

diversidad de bejucos i la paja bombonaje de que se construyen los sombreros. Tenemos entre esos maderos muchos que son útiles por sus recinas i cortezas, de las que la medicina i el comercio sacarían mucho provecho; los que hemos podido encontrar son: la leche i goma sandi, el estoraque, el caucho ó jebe, la caraña, la seda vegetal, el incienso, bálsamo de copaiba, una gran variedad de gomas, la cascarilla de varias clases, vainillas aromáticas, i entre las yerbas el *huaco*.

Animales.—Las aves son abundantes, i entre ellas se hacen notar las diversas gallinas, pavos, paujiles, piuries i perdices que proporcionan carne apetecible i delicada, loros, huacamayos i cherrecleses de diversos tamaños i cuyos plumages son de vivísimos colores. Entre las aves hai algunas que llaman la atención por sus deliciosos cantos, tales como el "Organista", cuya voz asciende por terceras. Entre los cuadrúpedos se enumeran los venados colorados, cerdos, tapires i monos de muchas clases, algunos de ellos adornados de vistosas i finas pieles; pero la verdadera defensa de aquellos sitio se halla en el seno de los ríos. Abundantes i corpulentos peces se encuentran en éstos. Los hemos visto desde el Huancabamba i Pozuzo. En el puerto Pachitea i Palcasu, no solo hai de los que hemos notado en los anteriores, sino también lobos, bufeos i grandes cocodrillos. Pocos reptiles hemos encontrado en nuestra travesía, pero sí muchas clases de hormigas; entre ellas, una llamó nuestra atención por su gran tamaño: tiene pulgada i media de largo, un color azul turquí, la denominan "Isula" i por otro nombre "Calentura", su picadura ocasiona fuertes dolores, fiebres i tumores en las ingles i sobacos: se cura aplicando á la picadura ajos suazados. Hai varias clases de luciérnagas que en las noches producen abundante luz. Hemos visto también muchas *ranas* i *cangrejos*. No hemos visto los *leones* i *tigres* que pudieran causarnos daño. El viagero por esos lugares no tiene otro enemigo á ciertas horas que un profundo silencio.

Caminos.—Mucho tiempo hace que se ha tenido la pretensión de encontrar una vía corta que partiendo del Norte de Muña ó del Tambo de Vacas, se dirigiese en seguida al E. para tocar con el Pachitea, Mairo ó Palcaso. Esta idea ha estimulado poderosamente la organización de expediciones

exploradoras, no ha tenido otro origen la existencia i dirección que las dos expediciones de junio han tomado. Por lo que dejamos apuntado, se vé que estas vías son imaginarias, pues aún suponiendo que se encontrara una salida en cualquiera dirección, partiendo de los puntos citados, vendrían todas las pretensiones á encontrar un amargo desengaño en los altos cerros i profundas quebradas del "28 de julio". Si aún existiese empeño en adoptar una vía mucho más al Norte de Muña, por donde los cerros son más bajos i llegan á desaparecer, no sabemos que ventaja pudiera proporcionar, pues la distancia de Huánuco al punto de partida i por elevadas alturas, es grande, i desde ese punto hasta el Pachitea, lo menos de 60 leguas, porque éste se inclina hácia el E. Estas razones hacen que esta vía sea inadoptable; por consiguiente la única preferible para alcanzar al puerto es la que parte del Pozuzo en la forma que á continuación se indica.

Al NE. de la confluencia del Huancabamba, con el Posuzo, principia un ancho camino mandado abrir por US. en el próximo pasado año. Este sigue al E. N E. con ligeras variaciones, en una extensión de cuatro leguas. Ignoramos la dirección en que quieran continuarlo; pero las observaciones que hemos hecho al dejarlo para encontrar la senda del Padre Calvo, trazando un sendero nuevo, nos han convencido que aquel debe inclinarse al E. tomando la falda de una quebrada que está á la derecha de la cuchilla que parte de la "Cruz Solitaria". De esta manera, pasando por frente del E. del gran derrumbe, atravesará al lado opuesto del río "Reloj" que puede considerarse como el origen del Mairo i entrando en seguida al principio de las pampas, continuará por ellas entre el río Mairo i el Palcaso, describiendo su dirección total, una línea de O. á E. con ligeras inclinaciones al N. E. Así se acortarán lo menos seis leguas de la distancia, salvará todas las cuestas i los terrenos cenagosos de las vías que, tanto nosotros como el Padre Calvo, hemos seguido; quedando de Tillingo al puerto un camino bueno casi en su totalidad sin cuesta, por terreno firme, con recursos de agua sin precipicios, i con una distancia á lo más de dies ó doce, leguas. El camino antiguo por el Tambo de las Vacas, en el día bastante mejorado hasta Huánuco, por órdenes que dí desde el Pozuzo, i que se compuso con sesenta hombres en cuatro días, mide de Tillingo á Muña diez i seis leguas. Tie-

ne una legua de travesía por puna, por donde hai algunos malos pasos de escalones i fangales. El trabajo á poca costa, hará desaparecer estos defectos, i obtendremos un camino bastante cómodo, i sin disputa, mejor que cualquiera de los otros con que hasta el día se sueña.

El camino antiguo de Muña á Huánuco, tan perverso como lo dejamos á la ida, á nuestro regreso lo hemos encontrado tan mejorado, que nos ha prestado gran comidad su pasaje. Mide una extensión de veinte leguas. El camino nuevo por Acochín, se continúa, i falta legua i media para su conclusión. No obstante los grandes temores i tristes pronósticos de los opositores de él, en la parte trabajada ha permanecido inalterable, á pesar de que las lluvias pasadas han descompuesto los mejores i antiguos caminos; circunstancia favorable que depende de ser aquel terreno mui duro, cuya dureza, digámoslo de paso, es la causa de que no esté concluído; pero en cambio asegura la estabilidad i firmeza de él. Reasumiendo, tendremos que en el estado actual en que los caminos se encuentran, dan las distancias i tiempo para recorrerlas, que á continuación se indican.

De Huánuco á Muña 20 leguas, dos días de camino; de Muña á Tillingo diez i seis leguas, dos días; de Tillingo al puerto, diez i seis á diez i siete leguas, caminadas en tres días á pié.—Total cincuenta i dos leguas, siete días de marcha, de los cuales cuatro son á bestia. Por la ruta nueva i modificada, tendremos:

De Huánuco á Muña doce leguas, un día de camino; de Muña á Cutacho, frente á Tillingo, quince leguas, dos días de marcha con toda comodidad; del Cutacho al puerto, abierto el camino en la dirección antes indicadas, doce leguas, un día de camino i cuando mucho uno i medio.—Total treinta i nueve leguas de Huánuco hasta el puerto, i cuatro ó cinco días, á lo más, de marcha. Solo existe una dificultad, i es el pasaje de los ríos de Huancabamba i Pozuzo, porque como ya digimos, estos ríos ofrecen grandes dificultades para la construcción de puentes, á no ser que se plantifique uno sobre el río "28 de Julio", unas cuadras más abajo de la canfluencia donde, á consecuencia de la inmediación de dos peñascos, llega á estrecharse el río.

Conclusión.—Séame permitido antes de terminar esta manifestación consignar aquí algunas reflexiones á nombre

de la expedición. Cuando ella se propuso emprender su peregrinación, no abrigaba la necia idea de ir á descubrir el puerto i ríos que lo forman, pues éstos desde muchos años atrás estaban descubiertos, como consta del *mapa* del padre Sobreviela hecho en 1790.

El principal objeto de la expedición fué, como queda dicho, buscar la línea más corta de comunicación entre Huánuco i el punto navegable, i formarse una clara idea de la vía más conveniente, desentrañando, por decirlo así, lo verdadero que hubiese, de las distintas relaciones i falsas ideas que corrían como tradición sabre los puntos mencionados, i medir palmo á palmo las distancias que los unían ó separaban. Hasta el día, parece no haber uniformidad en ellas, ojalá que nuestros trabajos, desnudos de toda pretensión, puedan en alguna manera contribuir á fijarlas.

A nuestro regreso hemos visto por los periódicos de la capital i de esa ciudad, la discrepancia de opiniones relativamente á este asunto, entre los señores Lapuente, Meza i R. P. Calvo; i sin menospreciar los conocimientos de éstos, me contentaré con trasmitir las observaciones hechas por la expedición sobre algunos puntos importantes que encierran las publicaciones de los expresados señores.

La confluencia de los ríos Pozuzo i Huancabamba, se encuentra al SE. de Muña, casi en la paralela de Huánuco, i al SO. del "Puerto de Castilla" cinco leguas distante de la paralela que pasa por éste. El camino que de Huánuco se toma por Ambo i Sasahuanca, aparte de pasar por altas cordilleras, nos daría un camino mucho más largo, porque determinaría un ángulo mixto formado desde Huánuco á Ambo por una recta, i una larga curva de Ambo á Tillingo; pero supongamos que la distancia, como cree el señor Lapuente, sea menor: él marca 27 leguas hasta el Pozuso, nosotros tenemos la misma distancia, i además un camino abierto casi en su totalidad, i provisto de abundantes recursos para el viajero; cualidades que en vano se buscarán en el camino que nos propone dicho señor. Tampoco participamos de la opinión del padre Calvo, de que la ruta partiendo de Tillingo i atravesando "Patuyog," venga á terminar en Panao; porque de "Patuyog" á "Panao" hai lo menos 10 leguas; tiene que venirse por altos cerros desprovistos de toda vegetación i peñascos, habiendo que abrir las 10 leguas en su totali-

dad. El señor Meza en una exploración que por estos sitios hizo con el señor Durán, cuando todos creíamos que el camino podía pasar por esos lugares, en público i en alta voz dijo: "que era imposible por la mucha peñolería," razón por la que entonces se hicieron nuevas exploraciones. Esta opinión la hemos confirmado con nuestras propias observaciones á nuestro regreso de Tillingo. Además el padre Calvo no ha caminado por esos lugares, i su opinión, en esta parte, no puede tener fuerza alguna. Pero aún suponiendo que el camino fuese de fácil apertura, no ofrece ventaja; porque de Huánuco á Panao hai 9 leguas, de Panao á Patuyog 10, total 19 leguas. Por la senda nuestra, de Huánuco á Muña, 12 leguas, de Muña á Patuyog 4, total 16 leguas. Lo que prueba que por la nueva ruta hai menor distancia; i aunque la otra fuese más corta, no sería conveniente, porque por la senda que se sigue ahora hai que abrir sólo legua i media i lo demás componer: mientras que por la de Patuyog habría 10 leguas como se ha dicho antes.

La navegación del Palcaso, 8 ó 16 leguas aguas arriba, partiendo del "Puerto de Castilla," como creen algunos, es un problema, si no imposible, al menos de una solución mui difícil. Este río no contiene un caudal suficiente de agua para poderlo navegar en buques, aparte de que sus aguas se disminuyen por la división que sufre á las 3 leguas al SE. del puerto, según la relación del compañero Soria i la gente del padre Calvo; relación que sea dicho de paso, no nos infunde sospecha alguna en cuanto á su veracidad, por las circunstancias que acompañan al narrador. Nosotros hemos encontrado, como ya dijimos, un peine por el cual no pasaría un buque sino volviéndose fluído el fondo del río en esa parte. Si estos ríos innavegables dan un puerto que lo es, no es precisamente porque la reunión de ellos dé la cantidad de agua suficieute para la navegación, sino por la concavidad del lecho donde se juntan i reunen las aguas que suavemente se deslizan por ese profundo cauce á nivelarse con la gran masa del "28 de julio" en su confluencia.

Cábeme, señor, la satisfacción de ofrecer á US. á nombre de la expedicion, como jefe de ella, esta minuciosa relación, como un pequeño presente que manifiesta el deseo que tiene esta provincia, de secundar las miras de mejoras públicas que animan á nuestro progresista gobierno, para que US. lo

ponga en su conocimiento, suplicándole disimule las imperfecciones de ella, en mérito á su fin i de ser un pesado trabajo para el que como yo se encuentra desnudo de los conocimientos profesionales que serían necesarios para su exactitud; pues aunque la expedición ha tenido un activo i experto ingeniero, los trabajos de éste no están concluídos, por encontrarse aún ocupado en el reconocimiento del camino de Acochín.

Dios guarde á US.

S. C. P.

Antonio San Miguel. (1)

1861

Exploración del río Morona (2) por don Víctor Proaño

PARTE DEL PREFECTO DE LORETO DANDO CUENTA DEL VIAJE DE PROAÑO.

República Peruana—Prefectura
de la
provincia litoral de Loreto

Moyobamba, noviembre 13 de 1861.

Señor ministro de estado en el despacho de gobierno.

S. M.

Don Víctor Proaño, confinado por el gobierno del Ecuador, en la parte oriental de esa república ha llegado á esta

---

[1] "El Peruano" —Año 19 —Tomo 39.—Semestre 2.° — N.° 17.– Página 51.

(2) El río Morona, cuyos ríos originarios aún no han sido bien estudiados, toma aquel nombre desde el punto en que confluyen el Mangosisa ó Miazal i el Cusulima. Este gran río que ha sido navegado á vapor por varias comisiones peruanas que llegaron á surcar también algunas millas del Mangosisa i del Cusulima, tiene un curso general al SE., recibe como principales tributarios el Macollaga por la derecha i el Sicuanga i Acuomari por la izquierda, i desemboca por la margen izquierda del Marañón, á los 4° 36′ 20″ de latitud sur i 79° 14′ 49″ de longitud O. de París, según el ayudante de la "Comisión hidrográfica" que presidió el almirante Tucker, señor R. Butt.

capital por la vía desconocida hasta hoi del río Morona, salvando mil inconvenientes en el tránsito, i atravesando por varias tribus salvajes, como verá US. por la adjunta copia de una solicitud que dirigió al teniente gobernador de Santa Cruz del distrito de Yurimaguas, cuyo original existe en poder del interesado.

Hasta hoi no he tenido noticia de que el río Morona haya sido transitado, por el temor de la multitud de tribus salvajes que habitan en sus riberas i contornos: puede decirse, que esa es la madriguera de los infieles que han destruído varios pueblos de la misión alta; i si como asegura el señor Proaño, ha dejado en todos ellos gratos recuerdos de amistad, puede mui bien ser este un medio para atraerlos al seno de la civilización cristiana; medio que creo que el supremo gobierno sabrá debidamente apreciar.

Por otra parte, la nueva vía de comunicación descubierta, puede ser mui provechosa al comercio nacional, ya porque por esa parte se hace más corto el contacto del mar Pacífico con el Atlántico, ya porque pueden establecerse con mayor facilidad i extensión, relaciones comerciales con la república del Ecuador; puesto que el río Morona, según dice el explorador, es navegable por vapor hasta el punto Mazial, i no presenta tantos obstáculos como el Napo i el Pastaza, por donde se hace hoi el comercio con aquella república; ya porque establecida la navegación por vapor esos lugares contribuirían con abundantes productos de exportación á aumentar el comercio; i ya en fin, porque se conseguiría tal vez con facilidad, la conversión de aquellas numerosas tribus, haciéndose de unos hombres inútiles hoi, otros provechosos á la sociedad.

También creo que podría establecerse una población en el punto de Mazial con su guarnicion de tropa competente, que sirviera de custodia en esa vasta extensión de territorio peruano, que hoi se halla abandonado en poder de los infieles.

El señor Proaño pronto emprenderá su viaje para esa capital, i puede dar á US. los datos más detallados de su exploración; mientras tanto, ruego á US. se sirva someter este

asunto al conocimiento de S. E. para lo que pueda importar al progreso de la nación.

Dios guarde á US.—S. M.—*Carlos Stevenson.* (1)

SE ORDENA AL PREFECTO DE LORETO PRESTE AUXILIOS Á DON VÍCTOR PROAÑO

Lima, diciembre 31 de 1861.

Contéstese que el gobierno aprecia los interesantes datos que le comunica el oficiante, del viaje que acaba de emprender desde el Ecuador: que remita al ministerio, por conducto de la prefectura, el diario i mapa que ofrece, i que continúe en ese departamento haciendo sus importantes investigaciones, á cuyo efecto se le proporcionarán los auxilios necesarios por el prefecto, á quien se darán las órdenes correspondientes.

Rúbrica de S. E. [2] *Morales.* [3] [4]

---

(1) "El Peruano"—Tomo 42—Año 30—N. 84.
(2) Gran mariscal Ramón Castilla
[3] Don Manuel
[4] "El Peruano"—Tomo 42—Año 27—Número 20.

1864

Exploración de los ríos Apaga, [1] Potro [2] i Cahuapanas [3] por don Felipe Torres i el sargento mayor don Pedro Ruiz.

OFICIO DEL PREFECTO DE AMAZONAS
DANDO CUENTA DE DICHAS EXPLORACIONES.

Prefectura del departamento
de
Amazonas.

Chachapoyas, diciembre 28 de 1864

Señor ministro de estado en el despacho de gobierno.

S. M.

Concluídos ya los trabajos de las comisiones nombradas por esta prefectura, para explorar los terrenos medios entre esta ciudad, i el Marañón al E. del Pongo de Manseriche i determinar una trocha, que más tarde sea un buen camino directo entre los dos puntos, tengo el honor de elevar al co-

---

[1] El río Apaga nace en el ramal oriental de la cordillera que forma el Pongo de Manseriche. Su principal río originario aún no está perfectamente determinado: según unos es el Chingana conocido después con el nombre de Yurag-Apaga i según otros el Cangayaco que unido con un afluente que le viene del sur forma el Yana-Apaga. Pero donde toma el simple nombre de Apaga es desde el punto de confluencia del Yunag-Apaga i Yana-Apaga, punto que de modo aproximado se halla á los 4 grados 55' de latitud sur, según e plano de los estudios que en esa región mandó practicar el ex-prefecto de Loreto, coronel don PedroPortillo. La desembocadura de este afluente derecho del Marañón la determinó el año 1873 el ingeniero don Arturo Wertheman á los 4 grados 45' 40" de latitud sur i 79 grados 17' 49" de longitud O. de París.

[2] El río Potro cuyas primeras vertientes bajan por la falda oriental de la cadena de cerros en donde se forma el Pongo de Manseriche desemboca por la banda derecha del Marañón á los 4 grados 52' 40" de latitud sur i 79 grados 12' 29" de longitud O. de París, según el iugeniero don Arturo Wertheman. Sus dos principales afluentes son: el Yanai por la derecha i el Aiche-Yacu por la izquierda.

[3] El río Cahuapanas nace en las faldas orientales del ramal de la cordillera que forma el Pongo de Manseriche, se junta en las inmediaciones del pueblo que lleva su nombre con otro río que viene del sur i que tiene el mismo origen i desemboca por la banda meridional del Marañón, casi al frente del antiguo pueblo de Barranca, poco más ó menos á los 4 grados 50' de latitud sur i 78 grados 49' de longitud de París i después de haber recibido por su margen izquierda las aguas del Hongoi i por la derecha las del Chiaganai, Sillai i otros.

nocimiento de US. el parte original que pasan, así como el croquis de los terrenos de la montaña que han explorado.

El resultado de estas expediciones, como verá US. no ha podido ser más brillante, desde que se ha logrado el anhelado objeto de abrir no sólo una, sino dos trochas, que más tarde servirán de segura base para formar el camino que debe cambiar por entero, la faz de los departamentos del norte. Juzgo que rectificada la abierta por el señor Torres, sea más propia para este objeto, puesto que puede recorrer una distancia más corta, finalizando en un río caudaloso, descubierto recientemente, navegable por embarcaciones pequeñas, quince leguas antes de su unión con el río Potro, que tiene lugar cinco antes de la desembocadura de éste en el Marañón.

No ha sido este el único resultado obtenido por las expediciones, pues también han hecho importantes rectificaciones geográficas en estos terrenos tan ricos como desconocidos. Desde luego, el río Mayo, que hasta ahora se ha creído que nacía de Olleros i que corría en dirección SE. no nace sino 15 leguas al O. de este punto, corriendo durante 12, hacia el NE. en donde cambia de dirección, inclinándose al SE. para dirijirse á Moyobamba.—Queda también determinado el cordón de la cordilleda, que parte de la central; i se dirije hacia el E., siendo el mismo que se encuentra en la ciudad de Moyobamba i el puerto de Balsapuerto.

Han sido igualmente explorados los ríos Apaga, Potro i Cahuapanas, desde su desembocadura en el Marañón, hasta el punto en que son navegables. La tribu de los Aguarunas que tan importantes servicios está llamada á prestar, ha sido puesta á cinco días de camino de esta ciudad mediante una trocha abierta, siendo así, que antes se empleaban trece ó catorce días.

Se ha descubierto además, inmensas llanuras i valles prolongados, donde se hallan con profusión los productos más nobles de la montaña, que explotados más tarde, pueden crear i aumentar industrias que nos den abundantes riquezas.

Solo ocho meses i la suma de cuatro mil trescientos sesenta i ocho pesos seis i medio reales (4,368 $ 6½ reales) según la cuenta de la tesorería departamental, se han necesitado para llevar á cabo estos trabajos.

Espero que US. se servirá recabar de S. E. la aprobación respectiva.

Dios guarde á US.—S. M.—*Federico de la Fuente.* (1)

INFORME DE DON FELIPE TORRES.

República peruana.

El comisionado al interior.

Moyobamba, octubre 14 de 1864.

Al benemérito señor coronel prefecto del departamento de Amazonas.

B. S. C. P.

El 27 del que feneció, como á las diez del día saludé respetuosamente en unión de mis ocho compañeros al caudaloso Amazonas ó Marañón entonando un *Te Deum* en acción de gracias al Todo Poderoso, mediante la comunicación del río Potro donde toqué por su afluente río Torres conocido después por mí, por la narración de los habitantes de las orillas de aquel con el nombre Aichayacu. En toda mi navegación he andado feliz sin sufrir la menor amenaza de peligros. A las tres i media de la tarde del día 12 del actual toqué en ésta sin ser sentido; pero por la noche todos los chachapoyanos i forasteros que aquí se encuentran, particularmente el benemérito señor coronel prefecto Secada á pesar de tener su salud algo quebrada i tener por costumbre recojerse temprano, reunidos con algunos hijos del lugar en un salón á propósito, nos hicieron una gran manifestación de regocijo hasta la mañana del 13, llenos de júbilo, á invitación de los primeros.

El 21 si el cielo nos permite, tendrá esa prefectura á sus órdenes al comisionado que concluyó la importante trocha de Bongará al pié del "Pongo de Manseriche."

Dios guarde á US.—B. S. C. P.—*Felipe Torres.* [2]

(1) "El Peruano" Año 23—Tomo 48 - Número 4—Página 13.
[2] "El Peruano" -Año 23 Tomo 48 -Número 4 - Página 13.

INFORME DEL SARGENTO MAYOR DON PEDRO RUIZ

Chachapoyas, diciembre 17 de 1864

El sargento mayor graduado,
ayudante de la
prefectura del departamento
i jefe de la expedición al
río Cahuapanas.

Al benemérito señor coronel prefecto del departamento.

S. C. P.

Cumpliendo con un deber tan sagrado, me honro de poner en conocimiento de US. todo lo acontecido en el nuevo descubrimiento del río Cahuapanas, habiendo marchado con fecha 25 de abril del presente año, á cumplir con las órdenes de US. i de haber cumplido con mi deber hasta llenar los elevados deseos que US. se propuso.

No tengo como explicar á US. el entusiasmo que manifestó el distrito de Chisquilla en los momentos de nuestra partida, i así mismo su intenso dolor al contemplar los trabajos que se pasan en esos desiertos. Yo i mi respetado compañero el venerable párroco de esa doctrina doctor don Ildefonso Valdivia, no cesaremos de recomendar á los habitantes de este distrito, que no nos han olvidado un sólo instante ni abandonádonos como en las otras expediciones había sucedido.

Después de una legua i media de camino de herradura, i con el rumbo al N. NE. principié á abrir la trocha con 35 grados al NE. i después de dos leguas i media de trocha descubierta encontramos una encañada que contiene regular cantidad de agua i siguiendo ésta por correr al N. descubrimos después de tres leguas más, varios afluentes que le contribuyen i embocando con el rumbo Oeste i después de dos leguas más de trocha descubierta ya; este río lo encontramos navegable. Continuamos nuestra marcha todos en buena disposición i armonía, viéndose en la precisa necesidad de regresar mi compañero de trabajos, señor cura Valdivia, á consecuencia de su salud quebrantada, i serle urgente hacer algunos arreglos en su doctrina; i como dicha separación fuese bastante sensible, hube de hacerle algunas re-

flexiones atendiendo á nuestro compromiso; pero al mismo tiempo viendo la justicia que le acompañaba, consentí regresar el 18 de junio, quedándome con la esperanza de que pronto estaríamos nuevamente unidos; más no sé si su salud quebrantada ó las serias obligaciones que le demandan su doctrina, le impidieron volver á continuar sus principiados trabajos, sin que por esto deje de ser acreedor á las glorias de este nuevo descubrimiento.

Tuve que continuar la marcha para llevar á cabo tan importante obra, i como se hallaban entonces á mis órdenes cinco individuos que componían la expedición i todos con un sólo pensamiento, avanzamos con entusiasmo i logramos abrir tres leguas i media 4,675 piés de trocha con el rumbo al NE. i establecí un puerto en las márgenes de este río, al que dí el nombre de San Rafael.

Todos los terrenos descubiertos hasta este punto no dudo que serán el engrandecimiento del departamento del mando de US., pues éstos se componen de espaciosas llanuras i la riqueza del reino vegetal son sobremanera admirables, pues allí se encuentra cacao en abundancia, vainilla, estoraque, canela, cascarilla de distintas clases i muchas resinas de grande estimación; i por lo que hace al reino animal, es mucha la variedad que sobre éste se nota.

El día 2 de julio continué mi marcha, i á una legua de distancia encontré una gran laguna, donde con frecuencia se ven entrar i salir canoas manejadas por los habitantes de Moyobamba, con el objeto de lograr el mucho pez que en ella se encuentra, i de cazar aves i cuadrúpedos. Después de media legua de trocha descubierta con 25 grados al NE. encontré los escombros del antiguo pueblo nombrado Huasta; i así mismo encontré entre éstos un mortero pequeño de piedra, el cual tuve á bien remitir á US. Continué la marcha i atravesé un cerro elevado que se hallaba cubierto de frondosos árboles, sin hallarse en este el más pequeño mal paso, i pude con facilidad abrir dos leguas tres cuartos de trocha al N. tocando en dos quebradas que vienen del O. á unirse al río Mayo. Avanzando el trabajo logré abrir dos leguas con 30° al NE. i encontré varios canales que vienen del O.; despues toqué en una gran quebrada i aquí construí un puente, pues de otro modo no se habría podido continuar el trabajo i tuve de hacerlo con todas las seguridades necesarias, á fin de

evitar que peligrasen los cargueros. A la legua 3 cuartos de trocha descubierta con el rumbo al N. encontré la trocha del finado Illmo. señor obispo Dr. D. Pedro Ruiz que se dirijía al O., i subí á la cima de la cordillera por donde pasaba dicha trocha i de este punto de mucha elevación marqué el rumbo que debía tomar, de donde divisé las llanuras del Marañón, i observando que por la parte que iba la mencionada trocha se presentaba un terreno bastante quebrado i que era con el objeto de buscar el E. del Pongo, regresé al punto donde había dejado la trocha que llevaba con el rumbo N. i continué mi trabajo hasta concluir las tomadas de esta última cordillera. Pero como había marcado una gran laguna que debería pasar por la derecha de ésta, tuve de cortar al NE. i con 25 grados al E. con objeto de evitar los pantanos que se encuentran en sus inmediaciones, i no solo divisé esta gran laguna, sino otras de mayor cuerpo, las que no me impidieron el paso, pues todo el terreno donde se hallan éstas, es de espaciosas llanuras.

El día 20 de agosto á las 11 horas 30 minutos del día, i á las tres leguas i media i con el rumbo 25 grados al E. más 6,475 piés, llegué á las orillas del río Cahuapanas que en estado navegable, le contribuyen muchos afluentes que se forman de grandes lagunas. El color de este río es de legía, el ancho de 175 pies, la más ínfima hondura de ocho piés; i regularmente se encuentran diversas honduras de mayor número de piés que la primera. En el momento hice construir una balsa i pasamos á la banda opuesta con el objeto de haçer un tambo i de establecer el puerto. Al día siguiente hice que el trochero mayor continuase con el trabajo de la trocha i atacado el que suscribe de una fuerte disentería i no teniendo una persona de confianza que quedase al cuidado del puerto, temeroso de que fracasara la expedición, pues la enfermedad actual i los continuos abandonos de los trocheros i cargueros no me dieron lugar á dar un paso más adelante hasta la llegada del balsero Juan Ramos Coche, en quien tenía confianza para que se hiciera cargo del puerto, determiné que el trochero mayor continuase con su trabajo haciendo uso de mis instrucciones. I como el río viene del E. caminando entre el O. i el NNO. hube de hacer que la trocha se abriese toda al N. para de este modo ganar terreno i lograr la mejor parte navegable i se abrió de trocha cuatro leguas.

Habiendo llegado el balsero Coche tuve que hacer un gran esfuerzo para internarme hasta el punto donde se había abierto la trocha, i de marcha al interior encontré al trochero Maslucán con algunos cargueros i á la cabeza de estos don José Arista á quien comisioné para que siguiese con la apertura de la trocha por hallarme imposibilitado; i éstos se regresaron, pues con solo haber divisado el Marañón creyeron haber cumplido con mis instrucciones. En el momento los hice contramarchar con el objeto de que me mostrasen el punto de donde habían visto el Marañón. En efecto, á los dos días i medio de marcha llegué al mencionado punto de donde realmente se ve el caudaloso Marañón. Viéndome abandonado i sin esperanzas de continuar mi marcha por tierra, me resolví á navegar el río, i hallándome sin víveres tuve que regresar al puerto de San Gabiel, con el objeto de hacerme de provisiones para llevar á cabo mi última resolución. En el momento que estuve en el mencionado punto procedí á construir una balsa i al misma tiempo mandé un propio para que apurase á los de la remesa que deberían estar mui cerca. De regreso éste, me dijo no haber remesa que nos pudiera favorecer, i como esto solo esperaba para navegar el río, al recibir tan fatal noticia, me puse á bordo de la balsa con mis compañeros Juan Ramos Coche, Marcos Calongos, Ildefonso Huamán i José María Gonzales, llevando solamente la cantidad de doce á quince libras de víveres i cuando más media libra de sal, i éstos se resignaron con entusiasmo i valor sin reparar la más ó menos cantidad de víveres, decididos á correr mi suerte.

Principié á navegar el río el día lunes 10 de octubre á las 3 de la tarde, suspendí la marcha á las 5 h. 17′ de la tarde, i tuve feliz viaje.

El martes 11 á las 6. 40′ de la mañana, continué la navegación i pase con felicidad dos correntadas, marqué dos riachuelos que vienen del S., i á las 4 h. 25′ de la tarde hice alto, motivo á la fuerte lluvia.

El miércoles 12, á las 7 h. 15′ de la mañana, continuamos la marcha, i á las 2 h. de la tarde pasamos una fuerte correntada, i casi sucumbimos en ella, i á las 5 h. 25′ de la misma tarde, hice alto.

El jueves 13 del mismo mes, á las 6 h. 9′ de la mañana, continuamos navegando. A las once horas del dia divisé una

fuerte c rrentada i atracando la balsa salté á tierra á reconocer si era ó nó de peligro; i sin embargo de no ser mui satisfactoria, la pasamos sufriendo un gran golpe al extremo de romperse el timón i trozar el palo del costado derecho. A las cuatro de la tarde divisé otra correntada i tuve que saltar á tierra, mandar al boga Coche á que viera si era de peligro, mientras tanto me quedé haciendo nuevo timón, i á su regreso me dijo, que no podría pasar la balsa por la estrechura que forman las piedras, i que solamente canoas podían pasar estos estrechos. Entonces tuvimos que hacer mansión. A las diez horas de la noche vino una fuerte creciente, que se llevó la balsa i nos hizo poner en pié por haber salido el agua al extremo de hallarse en riesgo nuestras vidas.

El viernes catorce, continuamos la marcha por tierra, abriendo trocha á las orillas de este río i con dirección al interior, esto con fuerte lluvia i en busca de palmito, pues ya no contábamos con ninguna clase de alimentos, i nos llegó la noche sin poder encontrar nada con qué podernos alimentar.

Continuamos nuestra marcha durante once días, sosteniendo nuestras vidas con los vegetales huicundos, tiuja i cayampas, i encontramos este día el río, ya en su estado navegable i fuimos socorridos, por haber encontrado mucho palmito. En el mismo instante procedí á construir una nueva embarcación.

El día veintiseis del mismo mes, á las diez horas del día, principié á navegar otra vez este río. En la misma hora despaché á Marcos Calongos i á Ildefonso Huamán, para que regresaran, con el objeto de que pasasen á Chachapoyas á entregar una comunicación que dirigí á US., i después de dos horas de navegación encontré un río que viene del S. SE. i de igual ancho del que había venido navegando. A las cuatro horas de la tarde divisamos una correntada, atraqué la balsa á la izquierda del río, i pasé por tierra á reconocer los peligros. Después de esta operación regresamos resueltos á pasar dicha correntada, sin embargo de tener grandes dificultades. En efecto, nos arrojamos i tocando en la parte más horrible de esta corriente, se estrelló la balsa en una peña escondida, donde formaba una grande olada, i al salir vimos la balsa toda desastillada i con la mayor parte

de los bejucos rotos. Nos retiramos de este sitio, i volviéndose á estrellar la balsa en una peña á la izquierda del río, se deshizo i solo quedamos sujetando cinco palos, en los que salvamos milagrosamente, después de haber perdido casi todas las pocas herramientas que llevábamos, logrando salvar las que pongo á disposición de US. A pesar de hallarnos en tanta miseria, continuamos la marcha, sobre tres leguas de trocha á las orillas de este río, que corre al NE. i con mucho trabajo, por estar en mal estado las mencionadas herramientas.

Estamos convencidos de ser este el río Cahuapanas, por los motivos siguientes: Primero, por correr el mencionado río al NE.; Segundo, por haber divisado á su izquierda una loma en donde se halla el pueblo de Cahuapanas; Tercero, por el número de leguas que hai de Chisquilla hasta el último punto de donde he regresado, que son treinta i una leguas i media, 1,150 piés medidos á cordel de á veinticinco varas cada uno; Cuarto por las inmensas llanuras; I quinto, por ser la única lomada que se vé á la orilla de él i en estas espaciosas llanuras.

Parece que no será demás poner en conocimiento de US. que por donde he llevado la trocha, los terrenos son casi todos planos i que prestarán mucha facilidad para abrir el camino de herradura, pues en mi humilde concepto será conseguido á poca costa i en poco tiempo, pues abierto éste, cuando más se echarán seis días de camino de la capital de este departamento, á las orillas del gran Marañón, esto es á caballo i sin ninguna premura. Así también se presenta por esta misma trocha, una fácil apertura de otro camino de aquí á Moyobamba, el que será andado cuando más en cuatro días, con mucho descanso i sin peligro, respecto á cordilleras i otros obstáculos con que hai que tocar en el tránsito del presente para esa, no apareciendo más dificultad, que la navegación del río Mayo. Nada hai en estos terrenos que pueda impedir el progreso de la agricultura, i por consiguiente, para crear toda clase de ganado, pues sus temperaturas son sumamente benignas i no se encuentran animales perjudiciales. Las riquezas que estas montañas contienen solo en el reino vegetal, son suficientes para hacer el engrandecimiento del país, pues las resinas de gran

estimación se hallan en abundancia, así mismo la vainilla, zarzaparrilla, bálsamo María, sangre de drago, copaiba, caraña i ceras de distintas clases, esto es, hablando de lo que he encontrado hasta el punto de donde ahora regreso.

Creo, pues, haber cumplido con mi deber, haciendo todo lo que ha estado á mis alcances, i sufriendo desastres lamentables. Cuarenta i cinco días sólo, mantenido con vegetales desconocidos, con una fuerte picadura de vívora en la pierna derecha, con la otra bastante maltratada por un fuerte golpe, ocasionado por un palo que me cayó, otro golpe al pecho, cuya dolencia conservo hasta hoi, en la parte exterior; sufriendo de igual modo la dislocación del dedo índice de la mano derecha. Si por más padecimientos me hubiere sido de necesidad pasar, para llenar el objeto que US. se propuso, los habría sufrido, pues marché resignado á cumplir con mi deber ó quedar sepultado en esas montañas, con el fin de corresponder de este modo á la confianza con que US. se dignó honrarme, confiriéndome tan delicada como escabrosa comisión de la que doi cuenta á US. acompañando el plano que manifiesta los mencionados trabajos.

Dios guarde á US.—Benemérito señor coronel prefecto.

Pedro Ruiz. (1)

---

[1] "El Peruano"—Año 23—Tomo 48—Semestre 1.º—N. 4—Página 14.

1865

Exploración del río Aipena [1] por el comandante del vapor "Putumayo", don Gregorio Pérez.

Departamento fluvial de Loreto

Comandancia del vapor "Putumayo"

Iquitos, abril 13 de 1865.

Señor capitán de fragata, comandante general accidental del departamento fluvial.

Tengo la satisfacción de anunciar á esa comandancia general, haber navegado el río Aipena hasta Naranja–Tambo en los días 8, 9 i 10 del que cursa, como paso á exponer, según lo permiten los ligeros datos que he podido colectar en el limitado tiempo de mi reconocimiento.

A las 4 h. 45 m. de la tarde, 8 del corriente, entré al río Aipena atravesando la confluencia con rumbo S. 30°. O. i 5 ½ brazas de fondo, arena blanca i negra, siendo de notarse la inmediata profundidad de 7 i 9 brazas en las aguas del río de que me ocupo; á las 5 h. 6 m. pasamos por la izquierda la laguna principal de este último afluente del Huallaga, á la que he distinguido con el nombre de "Putumayo"; á las 7 horas de la noche anclé frente á una quebrada de la derecha, primera por este lado, á la surcada en 7 brazas del mismo fondo; á las 5 h. 45 m. de la mañana del 9 continué viaje, conservando siempre la sombra que fué mayor de tres brazas hasta un poco más arriba de Piscocaño i en general de 7, 9, 6 i 5 de este punto hacia adelante de 6 á 3 i ½ i 3 al pié del barranco de Naranja–Tambo, donde arribé en la tarde á las 4 h. 40 m.; dejé este fondeadero á

[1] El río Aipena formado por las aguas de infiltración del Marañón i el Huallaga desemboca por la margen izquierda del segundo á los 5° 00′ 40″ de latitud sur i 77° 58′ 44″, de longitud O. de París. Este río, navegable en toda su extensión, es continuamente traficado por los comerciantes que del Amazonas se dirijen á Jeveros.—El Aipeina á más de recibir en epoca de creciente del Marañón i el Huallaga el agua que por canales naturales éstos le proporcionan, tiene entre otros importantes afluentes: el Sapote–Yacu, el Pampa–Yacu, el Rumi–Yacu i el Golondrinai por la derecha, i por la izquierda el Pampa–Yaquillo i el Lobo–Yacu.

las 7 h. 5 m. de la mañana siguiente, volviendo á encontrar las aguas del Huallaga á las 5 h. 45 m. de la tarde.

La mayor anchura del río Aipena es de unos cuatrocientos piés en la Sacaritá i la menor de 24 cerca del tambo Salcedo; su sinuosidad impide hacer marchas lijeras de Sapote-Yacu adelante, pues hai vueltas en las que se recorren tres cuadrantes en pocos minutos; sin embargo, á costa de poco trabajo se podría en la vaciante anchar el paso de ciertos lugares, donde árboles caídos i ramas que se extienden mucho, presentan el mayor obstáculo á vapores del calado i dimensiones del "Putumayo".

Entre los pequeños cauces que tributan sus aguas al Aipena, son los principales Ampi-yacu, Sapote-yacu, Rumi-yacu, Balsa-yacu, Guazca-yacu, Puma-yacu, quebradas Nina i Cunchis.

La laguna "Putumayo", única notable entre las muchas del Aipena, tiene en su boca una anchura como de 250 piés, siendo el río más estrecho en el punto de su concurso. Una sola isla conocida con el nombre de Achual puede verse en la distancia recorrida. Las aguas del Aipena muestran en masa un color negruzco, teniendo el de topacio: en la actualidad elevadas á considerable altura sobre el bajo terreno que tan lentamente recorren, bañan los bosques dejando mui pocos lugares donde pueda verse la tierra firme. Naranja-Tambo situado á la orilla izquierda del Aipena sobre el terreno más elevado que se distingue en sus márgenes, está á unas 50 millas de la desembocadura de este río en el Huallaga, hai en él dos trapiches para moler caña, uno de hierro, el otro de madera, ambos movidos por medio de brazos auxiliares; pertenece al señor José María Pérez, antiguo comerciante de este litoral; anteriores se encuentran tres chacras conocidas por tambos que llevan los nombres de sus respectivos propietarios, señores Mori, Salcedo i Montero: en todas ellas se ven sembríos de caña, yuca i maíz. Dista poco de Jeveros, 8 horas son las que generalmente se emplean para llegar á este antiguo pueblo de Mainas, siendo cuatro de canoa al desembarcadero de Maguati i de aquí cuatro á pié por la via de Pampa-yacu, llanura que conduce al mencionado pueblo. Antes de concluir mi narrativa, haré presente al señor comandante general no haber continua-

do hasta Atahuasi por hallarme escaso de combustible i ser poco el tiempo de que disponía para regresar á este puerto, á más tardar el 15 del corriente, listo para zarpar á Tabatinga, como se previene en mis instrucciones de viaje á Yurimaguas, debiendo reconocer los dos canales de Taramate-Tepisca en el Huallaga.

La ruta de Jeveros á Moyobamba, yendo con cargas, llevadas á espaldas de indios, se hace en 18 días, según la estación i en 5 ó 4 viajando de extraordinario. Por camino llano se marcha de Jeveros á Varadero, vadease el Paranapuras i su afluente Cachi-yacu para tomar la margen derecha de este río, seguir por ella hasta frente á Balsapuerto i aquí cruzar otra vez el río, tomando en seguida el mui conocido camino á Moyobamba.

Con la facilidad de navegar el Aipeina vapores de menor porte, como son el "Putumayo" i "Napo" i la posibilidad de trasportar cargas por medio de bestias de Atahuasi á Jeveros i Varadero, así como por la margen derecha del Cachi-yacu desde su confluencia con el Paranapuras hasta Balsapuerto, se ve la importancia de una vía por este manso del Huallaga, río que en la baja de las aguas presenta graves inconvenientes á vapores de mayor porte, salvándose por medio de ella los riesgos que ocasiona la navegación de canoas por los ríos Paranapuras i Cachi-yacu.

Al dar parte al señor comandante general de mi navegación en el Aipena, me es grato cumplir el superior encargo de proporcionar datos que puedan ser útiles á la navegación fluvial.

Dios guarde á US.
S. C. G.

Gregorio Pérez. (1)

---

(1) "El Peruano".—Año 24.—Tomo 50.—Semestre 1.—Número 4.—página 13.

1865

Exploración del Ucayali por el teniente de marina D. Luis Sandi.

Nombrado en comisión para ir á preparar depósitos de eña en el río Ucayali, á fin de que el buque á vapor que se pretende mandar para que explore el río, encuentre en su tránsito el combustible necesario; salí de este pueblo (1) el 27 de setiembre del año pasado, en una pequeña embarcación, tripulada por seis bogas, i me dirigí al de Nauta, donde llegué el 29 del mismo mes. Aquí, según las instrucciones que se me habían dado, debía proveerme de los recursos precisos para el viaje, por medio del señor gobernador del distrito D. Manuel Dávila, pero lejos de dármelos con la celeridad debida, comenzó á presentarme mil obstáculos i dificultades, hasta que, mediante mis propios esfuerzos logré salir el 24 de octubre del año mencionado, en una frágil é incómoda embarcación, tripulada por seis bogas.

Al poco momento de bajada por el Amazonas, llegué á la boca del Ucayali i comencé á surcar este caudaloso río, cuidando de hacerlo por la margen derecha, por ser mui expuesto el hacerlo por la izquierda, á consecuencia de estar toda ella habitada por infieles "Mayurunas", que atacan á los pasajeros i les dan muerte segura con unas lanzas de chonta que ellos mismos las fabrican. I esto se evita caminando, como he dicho antes, por la margen derecha, porque los "Mayurunas" no tienen ninguna clase de embarcación para atravesar el río; sus expediciones las hacen por tierra en toda la extensión de la margen izquierda del Ucayali, hasta el punto denominado "Tapiche", i bajando el Amazonas, por toda la ribera derecha hasta cerca del Yahuari (2) internándose grandes distancias en el bosque en el invierno por temor de los infieles "Cunibos", que al finalizar esta estación se reunen para ir á acometerlos, i cuando llegan á encontrarlos causan destrozos en ellos, i los que toman los conservan en calidad de sirvientes ó los venden á los negociantes.

---

[1] Iquitos.
[2] Debe se Yavarí.

En el verano los "Mayurunas" se reunen i salen á la margen del río Ucayali, para proveerse con más facilidad de los productos del río. En esta época no son acometidos por los "Cunibos", á pesar de que los tienen bien cerca, porque son temidos cuando se reunen, no así á fines del invierno, que viven por familias diseminados en el interior de las montañas.

Este día fuí á dormir en el punto denominado "Paranapura", lugar habitado por algunos indígenas Cocamas, pertenecientes al pueblo de Nauta, porque no tienen en él residencia fija; unas veces se les encuentra en el pueblo, i otras en Paranapura, porque aquí, lo mismo que en todo el tránsito, desde la boca del Ucayali, tienen sus tambos i labranzas, donde pasan la mayor parte del tiempo entregados á una vida holgazana, i en continua embriaguez, que es el deleite de ellos.

Al siguiente día, al rayar la aurora, continué mi viaje i después de cinco días de surcada, llegué al punto denominado "Curahuaiti" sin encontrar en todo ese tránsito, más que algunas labranzas i tambos de los "Cocamas" de Nauta.

El punto de Curahuaiti, es habitado por cuatro ó seis familias de "Cocamas", pero lo mismo que en Paranapura no tienen residencia fija. Sin embargo, rara vez deja de encontrarse alguno.

En este lugar, en el verano, alguno de los negociantes de Nauta indistintamente se establecen en él, con el fin de salar pescado, pues tienen á su inmediación varias cochas abundantes en pesca. Pasada esta estación, la abandonan i regresan á Nauta. Cuando llegué encontré en dicha ocupación á don Rafael Araujo.

Aquí, según la distancia, creí necesario establecer el primer depósito de leña, i no encontrando otra persona con quien poder tratar, más que el mencionado señor Araujo, me dirigí á él con tal fin, i al punto me manifestó que gustoso se prestaría á ello, si no fuese, 1.° porque los pocos indios que tenía, no le prestarían obediencia para emprender este trabajo, pues á costa de mil afanes, apenas lograba conseguir que le salasen pequeñas cantidades de pejes; i 2.° porque aún cuando se lograse vencer este primer obstáculo, carecía de los recursos precisos para anticipar á los indios el pago de su trabajo, i consideraba imposible que lo hicieran sin este requisito de costumbre. Esta circunstancia i la necesidad

que había de que en este punto se preparara leña, me hizo resolver á pagar adelantado el valor de cuatro mil rajas, i después de amonestar á los indios para que se prestasen á ese trabajo, continué mi viaje i llegué al punto de Zapote-yaco.

En este lugar el río Ucayali se divide en tres partes: á la margen derecha hai una isla que que termina á los ocho días de surcada en el punto denominado "Puinahua" i forma el caño que se llama "Caño de Pacaya" abundante en pesca i á donde más concurren en el verano los negociantes á la fabricación de peje salado. Después forma otra isla más pequeña, que se pasa en pocas horas de surcada; i el resto del río, á la madre como lo llaman, es demasiadamente desplayada; i no han faltado personas que me han asegurado, que en verano el vapor no podría atravesar esta parte por la poprofundidad que tiene el agua, pero lo he examinado i he hallado que sin dificultad alguna puede pasar no solo el vapor "Putumayo", sino el "Pastaza" ó "Morona" en cualesquiera estación; teniendo, si, cuidado en la fuerza del verano, de transitar siguiendo la canal del río.

De Zapote-yacu á los seis días de surcada, llegué al punto de Piuri-isla, sin encontrar en todo el tránsito más que algunas familias de los infieles "Cunibos", establecidas en ciertas distancias unas de otras.

Piuri-isla es habitado por don Antonio Rodríguez, que vive tan solo con su familia i sirvientes; pero al contorno de la isla i en pequeñas distancias habitan algunas familias de "Cunibos", que son los que le prestan algún servicio cuando lo necesita.

Aquí celebré otro contrato igual al anterior, con el mencionado señor Rodríguez, dejando establecido otro depósito de leña, con la diferencia, que será pagada cuando el vapor la tenga á bordo.

Siguiendo mi viaje de Piuri-isla llegué un un día al punto de Puinahua, i aquí encontré más indios reunidos que en los anteriores; allí habían "Cocamas", "Sarayaquinos', "Cunibos" i "Shiphibos".—De los primeros unos han fijado su residencia en este punto, huyendo de la acción de la justicia, por algunos delitos que han cometido en sus pueblos, i otros huyendo del trabajo i por gozar de esa vida sin freno

que tanto les place, pues allí viven entregados á sus propios instintos, sin gobierno i sin religión.

Como este es el punto donde constantemente hai reunidos mayor número de indios, hai también establecidos mayor número de blancos, oriundos de Tarapoto, Lamas i algunos de Moyobamba i se ocupan todo el año en trabajar chácaras i en salar peje, que paulatinamente van juntando i cuando tienen reunida alguna cantidad, bien bajan á Nauta á realizarlo, ó lo llevan á Sarayacu ó Catalina con igual fin, ó lo venden á algún pasajero ó negociante.

De "Puinahua" en un día de viaje llegué á "Samán", donde se ha establecido don José Lázaro Martínez, natural de la capital de la república: aquí hai también reunidos algunos indios sarayaquinos, pero todos contratados por el señor Martínez para que le ayuden en el cultivo de la caña de azúcar, en la fabricación de aguardiente, pues tiene un regular ingenio i en la salazón de pejes.

De "Samán" pasé á "Pucacuro", situado un poco adentro de la margen del río entrando por un pequeño caño. Este lugar es habitado por varios negros brasileros, que se ocupan en fabricar algunas embarcaciones como son gariteas i monterías, pero más en la salazón de pejes para lo que son mui expeditos. Aquí acuden por peje salado la mayor parte de los lamitos i tarapotinos, que transitan por Catalina, i es considerable el número de piezas de salado que anualmente sale de Pucacuro, fabricado únicamente por aquellos brasileros; pero á pesar de las grandes utilidades que les reporta su trabajo, pasan una vida miserable, porque todo lo que ganan les es poco para satisfacer el vicio de la embriaguez que los domina.

De "Pucacuro" pasé al pueblo de Tierrablanca, el primero que se encuentra en toda la extensión del Ucayali desde la boca. Aquí debería creerse, que el pasajero que viene fatigado de la larga distancia que ha recorrido, la mayor parte despoblada, encontraría algún reposo ó al menos los recursos precisos para continuar su marcha con menos penalidades; pero no es así, los indígenas, que en regular cantidad componen el pueblo, son los más insubordinados, los más inmorales i los más hostiles á los blancos. No consienten absolutamente en el pueblo una autoridad que los go-

bierne i toda vez que se ha puesto un teniente gobernador, ha sido víctima de las asonadas levantadas contra él, i se han considerado felices si han podido escapar sus vidas con pérdida de sus intereses que por huir han dejado abandonados. A ningún pasajero les brindan hospitalidad, ni la cosa más insignificante que manifieste necesitar, i si por casualidad lo hacen, es á trueque de alguna mercancía que les sea de suprema precisión, i valga el cuádruplo de lo que dan en retorno. Me han asegurado diferentes personas que ese odio mortal que profesan á la gente blanca, es imbuído por los RR. padres misioneros; lo que considero sea cierto, en vista de que habiéndose ellos retirado al remoto punto de "Callería" no deja de vez en cuando de bajar uno de ellos á visitar el pueblo, i el nombre únicamente de los padres los llena de sumisión i de respeto ciego hacia ellos. Si los padres fuesen bien intencionados i deseasen verdaderamente que la civilización se extendiese por aquellas comarcas, con el poderío que sin disputa tienen sobre el ánimo de esos indígenas, mui fácil les sería hacerles comprender el deber que tienen de estar sometidos á la autoridad legal, de vivir moralmente, de prestar los auxilios que puedan á los transeuntes; i en resumen, de llenar las obligaciones que tienen para con Dios i para con la sociedad, esto no lo hacen i por lo tanto, creo que, aquellos indios, son víctimas del más estúpido i calculado fanatismo, pues igual cosa se nota en todos los demás indígenas que viven en inmediato contacto con los padres, como lo manifestaré más adelante.

Del pueblo de Tierra-blanca pasé á la playa de Yapaya, que está situada al frente de la desembocadura de la quebrada de Catalina. En esta playa viven varias familias de indios "Cunibos" que abandonaron el pueblo de Yapaya, que estaba situado dentro de la quebrada de Catalina, al lado de un lago que se llama "Cocha de Yapoya". A la playa mencionada acuden anualmente varios lamitos i taropotinos á la salazón de pejes, que la hacen por medio de los "Cunibos" que allí existen; pero no hai ni un sólo blanco que tenga residencia fija en este lugar.

De Yapaya pasé al punto de Cruz-Muyuna, en el que no hai habitante ninguno, pero en verano los indios de Sarayacu se establecen para preparar el peje i salarlo, i pasada esta estación, regresan al pueblo. Este lugar se hace notable, pri-

mero, porque de allí parte un camino que conduce por tierra, en menos de medio día al pueblo de Sarayacu; i 2º porque el río naturalmente se ha dividido en cuatro partes, que forman una cruz tan perfecta, que habría sido difícil hacerla igual á fuerza de trabajo. De este punto en dos días de surcada se llega al puerto de Sarayacu i en pocas horas, bien por tierra, ó por la quebrada del mismo nombre en el invierno, se llega al pueblo.

Sarayacu es el pueblo más grande i el único que se encuentra en todo el Ucayali, que puede dársele con razón ese nombre. Su población ha sido numerosa; i de muchos años atrás ha sido la residencia de los RR. PP. misioneros. Hoi día se encuentra casi despoblado, su iglesia, á pesar de ser grande, hermosa i bien construída, cual no hai otra en todo el litoral, está desprovista de los paramentos de que en otro tiempo abundaba, i lastima el corazón ver el estado en que se encuentra el pueblo, después de haber sido tan brillante, que indudablemente habría servido de una sólida base para la reducción de las tantas tribus de infieles de que está poblado el Ucayali; pero lejos de procurarse su conservación i mejoramiento, se ha tratado últimamente de destruirlo. El motivo que según la voz general ha ocasionado la decadencia de ese hermoso pueblo, es el siguiente:

Hasta el año 1853 i 1854, eran esos lugares poco visitados por la gente blanca, no se conocía en ellos más relaciones comerciales, que las que tenían con los indios los RR. padres misioneros: ni se conocía tampoco más autoridad que la de ellos, pues aunque el primer gobernador general de este litoral, coronel don Francisco Alvarado Ortiz, nombró un gobernador para ese distrito, por falta de otra persona, recayó el nombramiento en un comensal de los padres, i este no era más que un autómata, dirigido por aquellos, i los indios ni noticia tuvieron de tal autoridad.

Después de la época citada se comenzó á saber lo que eran esos lugares i las empresas comerciales que podían ponerse en planta, i comenzaron desde luego, á afluir varios comerciantes i á entablar sus especulaciones. Conforme iba aumentando el número de comerciantes, aumentaba también el disgusto de los padres, i so pretexto de que aquellos introducían el desorden en el pueblo, comenzaron á desplegar la

mayor hostilidad contra ellos. De aquí resultó una continua i encarnizada lucha entre los negociantes i los padres. Los primeros trataban de alhagar á los indios por medio de dádivas i el buen trato para que se prestasen á coadyuvar en sus especulaciones, i los segundos á oponerse á ellos, instigando á los indios para que no consintieran á ningún blanco en el pueblo. Llegó la lucha al extremo, de que no contentos los padres con las ideas subversivas que privadamente difundían en los indios, ocuparon el púlpito i tuvieron más de una vez la temeridad de predicar, "que no consintieran á ningún blanco en el pueblo:—que los arrojasen á palos, pues con el tiempo los habían de despojar de sus casas, les habían de quitar á sus mujeres i á sus hijos i los habían de tener en calidad de esclavos:—que los blancos eran hijos del diablo i que si continuaban consintiéndolos, no los casarían ni bautizarían á sus hijos &., &., &." Los más tímidos i supersticiosos dieron crédito á estas vocinglerías; pero otros que materialmente sentían el alivio que recibían con la visita de los negociantes, pues con menos afanes conseguirían herramientas para sus labranzas i telas para hacer sus vestidos, se unieron á los blancos i trabajaban con ellos, resultando de aquí dividido el pueblo en dos fracciones: la una dominada por los padres i enemiga de todo negociante i gente blanca: i la otra apegada á éstos. Los padres continuaron tentando cuantos medios les era posible para conseguir que el pueblo por entero aborreciese á los blancos, i no pudiendo conseguirlo por medio de la palabra, echaron mano de los hechos, i comenzaron á flajelar i ejercitar otros rigores escandalosos contra los indios que no se prestaban á sus miras. I hubo época en que se vió personalmente á uno de los padres salir del convento á la plaza i tocar á rebato las campanas, para que á su sonido se sublevasen los indios contra los blancos; más éstos infundían terror á aquellos amenazándolos con armas de fuego. En este estado ha permanecido largo tiempo el pueblo, amenazados siempre los blancos, sin que las autoridades competentes tomaran algunas medida sobre el particular; pero este descuido débese á que en Sarayacu tampoco había un gobernador inteligente, que comprendiese sus verdaderas obligaciones, i la autoridad superior del departamento ha ignorado por esta causa aquellos sucesos, i aún cuando hubiesen llegado á su conocimien-

to por otro conducto, los habría considerado fabulosos en atención á la reputación de santidad que gozan los padres, fuera del teatro de sus hazañas. I aunque posteriormente han ocupado la gobernación otras personas que podían haber sido útiles al pueblo, haciendo desaparecer ese estado de anarquía, se han mostrado indiferentes i tratado únicamente de aumentar sus intereses con la ayuda de los padres, que gustosos se han prestado, en cambio de contar con su apoyo á hacer fracazar cualquiera insidencia qu eredundase contra ellos.

El primer gobernador que pretendió contener los extravíos de los padres, fué don José Lázaro Martínez; pero á pesar de sus buenas intenciones, fué víctima de la astucia de aquellos. Otros le han sucedido con las mismas intenciones, pero á unos les ha faltado inteligencia, pues no han sabido ni describir con orden ni perfección el estado del pueblo á la autoridad superior, i á otros les ha faltado firmeza de carácter, pues se les ha visto, con mengua del puesto que ocupaban, desempeñar con los padres las funciones de ministriles, i no dar orden ninguna en el pueblo sin consultarla ó recibirla previamente de ellos. A lo expuesto debe agregarse, que los padres que han residido i aún residen por esos lugares, son de lo más floreciente, en el saber, que tiene el convento de Ocopa; i por lo tanto poco juicio prestan á las represalias que se han usado con ellos, porque, aunque justas, han sido mal dirigidas; i ellos mirando siempre el porvenir, calculan con tino los resultados i cautelan ó desfiguran sus procedimientos.

Por último, no pudiendo ya los padres ejercer públicamente i con entera libertad su poderío absoluto, i hacer arrojar á los blancos del pueblo, tomaron la medida de abandonar Sarayacu, i fijaron su residencia en el lejano punto de Callería. Al efecto, sacaron de Catalina, Yanayaco i Tierra Blanca un considerable número de familias, i con ellas formaron un pueblo, en aquel punto; i á los indios de Sarayacu adictos á ellos, los hicieron resolver á que abandonaran el pueblo, lo que verificaron llevándose consigo los santos é imágenes que tenían en la iglesia, las campanas i cuanto pudieron, siendo ese un día de terror en el pueblo; pues no se veía ni un solo indio de los alzados, que no estuviese bien ar-

mado i amenazando de muerte al que trataba de oponerse á la realización de sus intentos. Todos ellos en masa se dirigieron al punto de Cachiboya en el interior del bosque, vociferando contra los blancos, i allí han fijado su residencia amenazando de muerte al que vaya á ellos. De este modo ha venido á quedar el pueblo casi desolado i perdidos todos los esfuerzos hechos anteriormente para plantificarlo i mejorarlo.

Mui conveniente sería tomar medidas para que los indios regresen al pueblo; pues de lo contrario, i con el trascurso del tiempo, mui en breve, de Sarayacu solo se verá el lugar donde existe, i se perderá un número considerable de indios, que moralizándolos, serían útiles á la industria i al comercio.

En el puerto de este pueblo, mediante mil esfuerzos he logrado establecer otro depósito de leña, bajo el cuidado de don Bartolomé Luccioli, que tiene la obligación de ponerla á bordo del vapor cuando surque.

Del puerto de Sarayacu en dos días de surcada llegué á Cancha-huayo, sin encontrar en el tránsito más que labranzas de los Sarayaquinos i algunas casas de infieles Cunibos.

Cancha-huayo es el lugar más pintoresco que tiene el Ucayali desde la boca: al llegar á este punto el viajero, aunque no quiera, olvida las penalidades de su viaje, contemplándolo. La mansedumbre del río, un cerro que allí hai cubierto de una frondosa vegetación, la abundancia de aves que afluyen á ese cerro i entretienen con sus melodiosos cantos i lindos i variados colores, la posesión pintoresca que ofrece en esta parte la montaña, contribuyen á formar un lugar ameno i delicioso, donde no se cansa el hombre pensador, de contemplar con asombro las grandiosas hechuras del Hacedor del Universo.

A la margen izquierda, surcando el río, se encuentra un caño de agua caliente, que tributa sus aguas al Ucayali, i nace de debajo de la tierra, poco distante de la margen del río. Como se ignoran las buenas ó malas cualidades que puede tener esa agua, nadie hace uso de ella como medicinal. Algunos se bañan allí al pasar, i hasta hoi no se sabe que hayan ocasionado algún mal.

De Cancha-huayo en tres días de surcada llegué á la playa de Cachiboya, donde está establecido don Adolfo Gor-

dón, que se emplea en la salazón de pejes i en la extracción de algunos artículos de montaña, por medio de los infieles Cunibos i Shiphibos que viven en las cercanías, i algunos Sarayaquinos que tienen contratados. De esta playa, internándose por un caño sumamente angosto, i venciendo mil dificultades, se llega en cuatro ó seis horas de viaje rápido al punto donde se han establecido los indios sublevados de Sarayacu. Aquí no se encuentra ninguna persona blanca, i temen el entrar, ya por la amenaza qne han hecho i hacen continuamente los indios de quitarle la vida al que entre, ya también por las grandes dificultades que se presentan para entrar por aquel caño angosto, lleno de palos caídos i de malezas, i sobre todo por la travesía que hai que hacer de dos cochas para llegar al punto donde están los indios, que en verano quedan casi secas i es preciso arrastrar la embarcación por el lodo. Solo los RR. padres misioneros visitan continuamente este lugar i los indios también salen de allí para ir á visitar á los padres en Callería.

En dos entrevistas que tuve con el R. padre frai Vicente Calvo, prefecto de las misiones del Ucayali, como una manifestación de amistad, me aconsejó que no entrase en Cachiboya en el lugar donde están los indios que se sublevaron en Sarayacu, porque tal vez me sucedería alguna grave desgracia, porque eran mui malos, me dijo, mui alzados i estaban resueltos á no consentir que ninguno entrase allí; i habiéndole yo manifestado que me era forzoso hacerlo para establecer otro depósito de leña, me ofreció la compañía de uno de los padres, oferta que deseché haciéndole notar que bajo ningún aspecto convenía dar pávulo á semejantes pretensiones de los indios, pues eso los conducía á su total perdición; i que más bien por la razón i en el último caso por la fuerza se les debía frustrar sus deseos. I me resolví á entrar acompañado de don Manuel Gordón, quien anticipadamente había contratado conmigo para hacer poner la leña, si lograba entrar sin novedad á persuadir á los indios á que se prestasen á ese trabajo. A mi llegada al punto donde están los indios, se sintió una alarma general entre ellos, i por los gritos i movimientos que se notaban, se conocía que se preparaban para rechazarme; pero tomando una resolución imponente, alzando el eco de la voz i con una arma en la mano me introduje entre ellos exponiéndoles primeramente, que mi objeto

al ir á ellos no era el hacerles ningún mal, pero que si trataban de inferirme algún daño, los haría en el acto desaparecer sin que quedase ninguno. Esta audacia mía los llenó de pavor, i mostrándose más dóciles me preguntaron que qué cosa quería; aquí tuve lugar para describirles el modo como debían vivir, el grado de respeto i sumisión que se debe á las autoridades legales, lo mismo que el que se les debe á los sacerdotes, la obligación en que se hallaban de vivir en sociedad reunidos en el pueblo i sujetos á las leyes del país; i en resumen, todo aquello que creí adecuado á las circunstancias, i concluí manifestándoles que mi objeto era el que bajo la dirección de don Manuel Gordón, quien les pagaría su trabajo, cortaran leña i la pusiesen en la margen del río, i cuando llegase el vapor la embarcaran. A este respecto me ofrecieron que lo harían i después he visto que han cumplido la oferta; más no sé el efecto que habrá çausado en ellos las demás palabras que les dírigí; pero sean cuales fueren las eventualidades del porvenir, don Manuel Gordón tiene la obligación de poner la leña á bordo del vapor cuando surque.

Habiendo adquirido datos seguros de qus mi viaje más arriba de la boca del Pachitea sería inoficioso, ya por ser todo el resto totalmente despoblado, ya también por la rapidez con que baja el agna; i habiéndome ofrecido don Manuel Gordón, que me haría poner leña hasta la boca del río Pachitea, en los lugares que yo le designase; celebré con él el contrato, señalándole como lugares de depósito, el puerto de Callería i la boca del río Pachitea. Así es que hasta este punto puede con seguridad contarse con la leña, pues no me retiré de por allí, hasta no saber de cierto que quedaba lista; pero me fué preciso anticipar al señor Gordón el valor de cuatro mil rajas de leña puestas en Cachiboya, por las mismas razones que he manifestado en el contrato que celebré en Cura-huaiti con don Rafael Araujo.

Aquí debería terminar la relación de mi viaje, porque hasta aquí únicamente lo verifiqué; pero habiendo adquirido algunos datos ciertos con relación á los siguientes lugares hasta la boca del río Pachitea, i algunos también referentes á este río, creo conveniente consignarles aquí para lo que puedan importar al bien del país.

De Cachiboya en un día de surcada se llega á Roaboya

donde existen varias familias blancas compuestas, unas de peruanos i otras de portugueses i brasileros; i se encuentra una regular cantidad de infieles Cunibos, Shipivos i de la brillante tribu de los Piros.

Esta última raza es de las más pequeñas que tiene el Ucayali; pero son el terror de las demás. La presencia de ellos únicamente demuestra la superioridad que tiene sobre las otras: sus cuerpos son esbeltos, limpios, bien formados, de regular talla i buenos colores: son mui afectos al blanco; se precian de ser amigos de ellos; son, a demás, mui inteligentes, mui afectos al trabajo i mui pundonorosos. La mayor ofensa que se les puede hacer á los Piros es la de tratarlos de haraganes ó de cobardes. Al punto pretenden demostrar materialmente que no lo son. Acostumbran recibir de los blancos cantidades regulares de mercaderías, que pagan con su trabajo i las reservan para negociarlas con otras tribus de infieles, que viven en el interior de la montaña, á donde hacen sus viajes i cambian sus mercaderías por cera, animales del monte domesticados é infieles pequeños, que después llevan á vender á las inmediaciones del Cuzco, por donde son conocidos con el nombre de Chonta-quiros por la costumbre que tienen de pintarse los dientes de negro. Son mui temidos de los indios que viven en las haciendas de las montañas del Cuzco, porque ya han muerto á varios, i ellos mismos no tienen escrúpulo de contarlo, pues dicen que los matan no porque los aborrecen sino porque son mui cobardes, que apenas los ven comienzan á gritar llenos de miedo i á alzar las manos para arriba, i esto mismo los indigna i los matan como á cosa que no debe existir; i aseguran que si no fuesen tan tímidos no les harían nada, por el contrario, serían amigos de ellos, como lo son de los blancos, únicos en quienes reconocen superioridad á ellos. Antiguamente vivían en un pueblo que llamaban "Santa Rosa de los Piros". Hoi la mayor parte está diseminada por fracciones en diversos puntos del Ucayali, i á pesar de esto tienen su curaca á quien obedecen i respetan: este curaca habla perfectamente el castellano, i cuenta su historia de haber sido soldado en tiempo de la independencia, da razón de varios personajes de esa época i demuestra haber conocido casi todo el sur de la república hasta la capital.

La mayor parte de los blancos que viven en Roaboya

son poco adictos al trabajo, especialmente los portugueses i brasileños que viven en continua embriaguez, i en riñas unos con otros.

De Reobaya en seis ó siete días de surcada se llega al puerto de Callería; i de este, entrando por un pequeño caño i surcándolo un día entero con rapidez, se llega al pueblo que han formado los RR. padres misioneros, i que se llama el pueblo de Callería. Aquí es prohibido entrar á nadie. Cuando el pasajero necesita algún auxilio del pueblo lo hace pedir del puerto, i acto continuo los padres, si les place, se lo proporcionan, para que inmediatamente continúe su viaje; pero no han dejado de hacer especiales concesiones á ciertos viajeros, para que éstos, en caso dado, sirvan de testimonio contra lo que practican, pues tanto en esto como en sus demás procedimientos siempre usan de una calculada cautela.

Para la formación de este pueblo, han sacado los padres la mayor parte de las familias que componían el de Catalina, i algunas de Yanayacu i Tierrablanca, así es que han tratado de destruir unos pueblos ya formados i que eran útiles á la industria i al comercio, para formar otro que solo brinda comodidades á ellos. Según relación hecha por los mismos padres, el motivo que tuvieron para abandonar Sarayacu i los demás pueblos que componían las misiones, ha sido la afluencia á esos lugares de comerciantes i gente blanca, por cuya causa dicen,—que han considerado en esa parte terminada su misión evangélica; pero debe tenerse en cuenta que cuando ellos vinieron, ya existían esos pueblos formados, no de infieles conquistados sino de indios de Cumbaza, i otros pueblos cultos que se reunieron allí; i en tan largos años que han permanecido por esos lugares, no han ejercido como debían su misión, pues no se encuentra ningún pueblo, ningún indio siquiera formado ó catequizado por ellos; es de creerse que la misión de ellos es más bien de conveniencia particular que de santidad; por que si así no fuera ¿por qué esa pretensión de que los blancos no concurran al lugar donde ellos están, i vean i examinen de cerca sus operaciones? Si la misión de ellos fuera santa como se cree, en tan largos años que existen en el Ucayali ¿no se viera, siquiera algún pequeño resultado? Por otra parte: ¿Qué significan esos viajes que anualmente hacen los padres á Ocopa por la vía del Mairo, llevando cargadas dos ó tres canoas de las más gran-

des que navegan el Ucayali, sin que nadie pueda penetrar lo que llevan? A mi poco entender, la existencia de los padres en el Ucayali tiene un fin distinto del que se cree i es un obstáculo para el desarrollo i progreso de esos lugares, pues lejos de introducir la moral cristiana i difundir los verdaderos preceptos de la religión, introducen el desorden, la anarquía, la imoralidad i la más fanática superstición, como se ve por el lamentable estado de atraso i desorden en que viven los indios más apegados á ellos. I si á esto se agregan el alarde que hacen de ser ESPAÑOLES, i de no reconocer, según dicen, más autoridad que la del Papa i la de su reina, se tocará con la convicción de que es mejor, para el bien del país, eregir esos pueblos en parroquias i nombrar curas que las sirvan, que tenerlos entregados á esos padres que bajo la misión de santidad encubren una conducta misteriosa, que nadie puede describir con acierto, pero que se ve no redunda en bien del país.

De Callería en ocho días de surcada se llega á la boca del río Pachitea, sin encontrarse en todo el tránsito más que algunos ranchos de infieles Cunibos i Shipivos. En la boca del río Pachitea, i en la estación del verano reside don Manuel Gordón, quien por medio de los infieles de la cercanía, se ocupa en la salazón de pejes, i en la extracción de algunos artículos de la montaña que después vende en Nauta, donde tiene establecidas sus relaciones comerciales.

El Ucayali, en general, es abundante en pesca i caza, se cultiva el plátano, la yuca, la caña de azúcar, el maiz, maní, camotes i pequeñas cantidades de algodón; se encuentra, aunque no en abundancia, cría de animales domésticos; pero hai el inconveniente de que en las grandes crecientes que se suceden cada cinco años pocos son los terrenos margenales que no se inundan, i en esta época se experimenta escasez de los artículos que se cultivan i que forman una parte esencial del alimento de los indios.

Es también el río abundante en toda clase de madera más ó menos apreciables, el cedro i el guano ó caoba se encuentran especialmente con abundancia. Los hai de varias clases i de colosales dimensiones, demostrando con su robustez i lozanía la fertilidad del terreno.

Se encuentra igualmente varios artículos de estimación i resinas preciosas, como son la copaiba, el incienzo, el estoraque, el sangre de drago, el copal, la caraña, la brea, la ce-

ra amarilla i blanca, la zarzaparrilla, la canela, la cascarilla i otros muchos artículos útiles en la medicina; pero apesar de saberse con seguridad que existen, poco ó nada las extraen, á excepción de la zarzaparrilla que se ha sacado en abundancia i vendido con aprecio en el mercado del Pará.

Cuando la civilización se introduzca en esos lugares i se desarrolle la industria i el comercio, entonces se palparán las grandes riquezas que encierra, i se descubrirán muchas, que hoi solo se tiene noticia de que existen.

Quiera el cielo que nuestro gobierno continúe como hasta aquí, prestando su decidido apoyo en bien de estos lugares, i pronto se conseguirá el engrandecimiento, no solo de éstos sino de toda la república.

Río Pachitea.—El río Pachitea es navegable en cualquiera estación por buques á vapor en toda su extensión desde la boca hasta el punto de Pichi, de donde dista para llegar al puerto del Mairo dos días de surcada en canoa.

Los RR. padres misioneros hacen por esta vía un viaje anual para Ocopa; pero cuidan de verificarlo en verano, porque en el invierno, la impetuosidad del agua les impide surcar, i son impotentes los remos de los indios para vencerla. Fuera de ellos nadie transita por allí, ya porque no tienen objeto, ya también por temor de los bárbaros antropófagos "Cashibos" que asestan al pasajero para sorprenderlo en la noche, matarlo i saciar con ellos sus feroces instintos; pero esto se evita haciendo noche en las islas que tiene el río, i poniendo un centinela que vigile mientras los otros duermen, pues aunque los Cashibos no tienen embarcaciones, hacen uso de la "Supuna" que es un palo grueso, grande, hueco i sobresaliente por el medio. Este lo parten á lo largo i les sirve de una frágil embarcación para andar por el río.

El Pachitea, lo mismo que el Ucayali es rico en producciones naturales i está llamado á prosperar si se establece la navegación fluvial.

Si estas mal coordinadas, pero ciertas apuntaciones, llegan á surtir el efecto que deseo, quedarán remunerados mis esfuerzos.

Iquitos, 1865. *Luis Sandi* [1]

---

(1) "El Peruano"—Año 24.—Tomo 50.—Semestre 1.º—Número 16—Página 59.

1866

Exploración del Alto Marañón por el comandante del vapor "Morona" don Gregorio Pérez.

Comandancia
del vapor transporte
"Morona"
—

Iquitos, febrero 13 de 1866.

Señor capitán de fragata, mayor de órdenes i comandante general accidental del departamento.

S. C. G. A.

Deseando siempre proporcionar datos útiles á la navegación fluvial i no teniendo carga á mi bajada de Yurimaguas, creí oportuno navegar la parte más rica é importante del Amazonas, el Alto Marañón, llamado á desarrollar el comercio de Chachapoyas i Loreto que tanto ambicionan una vía terrestre á este río. La honorífica sociedad "Patriótica del Amazonas", presidida por el ilustrísimo obispo Ruiz, ha dado las más dignas pruebas del nombre con que se lanzaron á tan grandiosa empresa.

El 7 del corriente á las 7 horas 2 minutos, emprendí la surcada del Alto Marañón, que aunque bajaba, se hallaba bastante crecido. Principiamos á navegar por 9 i 8 brazas de fondo hasta cerca de la isla Tapuzara; al paso por ella, en el canal de la derecha, encontramos de 5 á 4; en vaciante solo puede navegarse por el de la izquierda, á donde el río lleva su mayor caudal; seguimos esta margen i al llegar á la isla Cedro, tomamos la opuesta. Anteriormente el canal que por la izquierda deja esta isla, era el más profundo; sucede lo contrario en la actualidad. A las 4 horas 50 minutos p. m. pasamos por la izquierda de la boca del río Pastaza al NE. 2½ N. del compás; su distancia á la confluencia del Huallaga es de 75 millas (de derrota) próximamente. Habiendo

conservado siempre la sonda, encontramos el menor fondo de tres brazas en el paso de la isla Antonita, cinco millas abajo de aquel afluente; un cuarto de hora después atravesamos la encañada de San Antonio con un fondo inalterable de 6, i á las 5 h. 40 m. anclábamos frente al pueblo del mismo nombre, situado sobre la orilla derecha en un terreno bastante elevado, libre de inundaciones; dista 85 millas de la desembocadura del Huallaga i 10 de la del Pastaza, es habitado por 42 indios andoas i jeveros; su teniente gobernador, don Antonio Yepes, natural de Moyobamba.

El 8 á las 6 horas a. m. dejamos San Antonio; á las 12 horas 40 m. p. m. avistamos la montaña de N. á NO . cuando al mismo tiempo pasábamos por la izquierna de la boca del río Morona al NO. 5° N. del compás. Era las 8 cincuenta minutos cuando largábamos el ancla de bavor sobre 6 brazas de agua en la pequeña encenada del pueblo de Limón, término de nuestro viaje; dista 45 millas de (derrota) próximamente de San Antonio i 130 de la unión del Huallaga con el Marañón; situado en la margen izquierda frente á la boca del río Apaga, está sobre uno de los terrenos más elevados; lo encontramos asolado, una pequeña parte de sus habitantes corrió al bosque á nuestra llegada, la mayor había salido para Balsapuerto por llamamiento del gobernador de estas regiones. La distancia de Limón á Chachapoyas por vía terrestre, excede poco de dos grados i á Moyobamba es algo más de dos i medio.

La carencia de tiempo privome de continuar mi viaje i dejamos Limón á las 2 horas 25 m. p. m. del mismo día 8, estando casi á las puertas del Pongo de Manseriche, no habiendo encontrado menos de 5 brazas de fondo en la travesía desde San Antonio, 11 i 15 al destruído pueblo de la Barranca i en la vuelta de Ari–pari; bajos peligrosos solo hai dos de piedra redonda pequeña, uno en la isla de Estrella cerca del citado pueblo de la Barranca i el otro en la isla de Limón frente al pueblo de su nombre.

Las islas de Rapoaga i Estrella son las más notables por sus lavaderos de oro: de la primera situada unas 7 millas abajo del río Morona ha sacado don Nicolás Pinedo, antiguo habitante de estas regiones, con solo cuatro indios en mes i días una libra de oro en polvo, cuyo precioso metal

vendía en el distrito de Yurimaguas á nuestro arribo á esos puertos en el mes de la fecha.

El 12, 30 m. después del medio día i bajando el río con todas las precauciones que para este caso se requieren, pasamos la boca del Huallaga, i hoi á las 7 horas de la noche hemos arribado á este puerto, habiendo tocado en todos los intermedios.

Al ver, señor comandante general, la facilidad con que es navegable el Alto Marañón por vapores como el de mi mando, queda fuera de duda la importancia i necesidad que hai de protejer las vías terrestres á Chachapoyas i Moyobamba. Realizada la primera el departamento fluvial se abastecería de lo que le es más preciso para su sostén, los comerciantes de Loreto abandonarían la navegación de canoa, verificada la segunda por Cahuapanas, río afluente del Marañón, al que se une como 15 millas arriba de San Antonio i navegable por pequeños vapores que, en todo caso, facilitarían el trasporte al puerto de partida hacia el interior.

US. interesado, como el que más, en el porvenir de las regiones amazónicas por cuanto al deseo natural se le une el haber presidido i sostenido el departamento fluvial desde su verdadera fundación, deseo se digne recibir, con aprobación este parte i elevarlo á conocimiento del supremo gobierno restaurador.

No terminaré sin hacer presente á US. el celo, entusiasmo i contracción con que la digna oficialidad del "Morona" se ha conducido en esta expedición.

Dios guarde á US.—S. C. G. A.—*Gregorio Pérez.*

Es copia.—*Francisco Fernández*, secretario. (1)

---

[1] "El Peruano" —Mayo 23 de 1866—página 176.

1866

Se organiza una comisión científica encargada de explorar el río Morona.

Lima, octubre 4 de 1866.

Considerando que el ciudadano del Ecuador don Víctor Proaño, asegura haber descubierto una vía de comunicación del Atlántico al Pacífico, que, comenzando desde la desembocadura del Amazonas, puede conducir, navegando este gran río i su afluente el Morona, hasta el punto de Miazal, distante 43 leguas de la ría de Guayaquil; i que el Perú se halla en el caso de inquirir la verdad de semejante descubrimiento, por la importancia que él tendría para la civilización en general i para sus intereses particulares como Estado ribereño;

Considerando que don Víctor Proaño debe hacer pronto una nueva exploración de la vía descubierta, con el objeto de rectificar su itinerario i estrechar las relaciones de amistad que asegura haber contraído con los jefes de las diversas tribus salvajes que pueblan aquel territorio, i que después de haber obtenido un privilegio del gobierno de su patria para explotar su descubrimiento, ha invitado al gobierno del Perú para que nombre por su parte una comisión científica, que, en compañía de la que nombre el Ecuador, marche á recorrer bajo su dirección el territorio aludido, de conformidad con lo dictaminado por el ministerio fiscal;

Se resuelve:

1.° Nómbrase al naturalista don Cárlos Mayer, al ingeniero don Maximiliano Siebert i á don Mariano Terán para que formando una comisión científica, marchen por la vía de Guayaquil i Riobamba á practicar un reconocimiento corográfico de la vía descubierta por Proaño, siguiendo la direc-

ción que éste les señale i sugetándose á las instrucciones que les comunique la secretaría de gobierno.

Mientras dure esta comisión, disfrutarán los miembros de ella del haber siguiente: S. 160 mensuales D. Carlos Mayer, 200 soles don Maximiliano Siebert i 120 don Mariano Terán; debiendo anticiparse á cada uno el importe de dos mensualidades, i abonárseles las demás que devenguen, tan luego que se hallen de regreso en Lima.

La tesorería departamental entregará á Terán la suma de tres mil soles para atender á los gastos de toda clase que sean necesarios á la expedición; debiendo aquel rendir cuenta documentada de su inversión.

2.º En vista del resultado de la expedición, el gobierno del Perú acordará al descubridor de la vía las consideraciones i recompensas á que se haya hecho acreedor.

I atendiendo á que, reconocido como se halla el dominio del Perú sobre todos los territorios que se extienden *hasta la navegación posible del Morona*, es necesario salvar ese derecho de cualquiera complicación á que pudieran dar lugar los términos en que aparecen hechas á Proaño las concesiones que contiene el decreto legislativo expedido por el congreso del Ecuador en 17 de noviembre de 1865; en vista de dicho decreto, que se acompaña á este expediente, inserto en el número 211 del "Nacional" periódico oficial del Ecuador, se declara:

1º Que las órdenes dictadas i las concesiones hechas en ese decreto solo deben entenderse limitadas al territorio del Ecuador, i de ninguna manera extensivas al del Perú comprendido hasta el Miazal, ú otro punto cualquiera *donde termine la navegación posible del Morona.*

2º Que en la futura provincia que trata de erigirse en territorio del Ecuador, para favorecer el progreso de la vía de comunicación del golfo de Guayaquil al río Morona, no puede ni debe incluirse la extensión comprendida entre el Pongo de Manseriche que está en el mismo Marañón ó alto Amazonas en la línea de la desembocadura del Morona, i el Miazal ó punto *donde termine la navegación posible* de dicho río Morona; extensión que es territorio peruano i de la

que dispondrá la nación como más convenga á su dominio eminente; i

3º Que cualesquiera que sean los reconocimientos ó diligencias de exploración que se hagan con conocimiento del gobierno de la república ó sin él, no se considerarán jamás sino como operaciones científicas, de las que no podrán deducirse ningunos derechos i acciones que menoscaben la plena i absoluta soberanía del Perú sobre los territorios indicados.

Regístrese, comuníquese á las secretarías de hacienda i relaciones exteriores, i al prefecto del departamento de Loreto i publíquese.

PRADO. [1]

J. M. Quimper. (2)

---

(1) General Mariano Ignacio.

[2] "El Peruano."—Año 24.—Tomo 51.—Semestre 2.—N. 19.—Página 89.

1867

Exploracion de los ríos Ucayali, Pachitea i Palcazu por el prefecto de Loreto, Benito Arana.

PARTE DEL PREFECTO DANDO CUENTA DE LA EXPEDICIÓN.

Prefecto del departamento
de Loreto
i jefe de la expedición
exploradora
de los ríos Ucayali, Pachitea
i Palcazu.

Lima, marzo 11 de 1867.

Señor ministro de estado en el despacho de guerra i marina.

S. M.

No obstante de que con fecha 1º de enero pasado tuve la honra de participar á US., desde el puerto *general Prado*, situado en el río Mairo, mi arribo á ese lugar despues de 50 días de navegación, emprendida desde el apostadero de Iquitos i la confluencia del Ucayali con el río Amazonas; cábeme ahora la doble satisfacción de adjuntar á US. el diario de esa serie de tiempo empleado en dar cima á esta expedición. Al formularlo, desnudo de todo otro relato que no se refiera meramente á los accidentes que ha ofrecido la navegación, me ha asistido el propósito de consignar separadamente un documento especial que pueda dar una idea de la naturaleza i condiciones de los ríos que conducen al punto indicado; de los recursos con que pueden contarse en todo su trayecto, i trazar la ruta que debe seguirse al travez de dichos ríos, que si bien no eran desconocidos por los pocos que los habían visitado en pequeñas embarcaciones, en ligeras canoas de un palmo de calado, sin apreciar su profundidad variada, su corriente ni otras circunstancias, ofrecían la duda sobre si admitirían ó no buques de proporciones adecuadas para hacer provechosa la navegación. Está pues demostrado que pueden penetrar en ellos embarcaciones de 500 i más toneladas, siempre que participen de una construcción ade-

cuada. Guiado de este propósito he sido prolijo en referirme á cuanto me ha parecido conducente á dar á conocer su rapidez, su fondo, la anchura de sus diversos canales i los incidentes que la adquisición del combustible i de los víveres necesarios hubo de ocasionarse durante la travesía, que se prolongó hasta cincuenta días ya por el tiempo que fué menester emplear en estos exámenes, ya por las precauciones que la prudencia aconsejaba adoptar en ríos inexplorados por embarcaciones mayores i á vapor, como porque se emprendió sobre los salvajes que habían devorado á los jóvenes marinos Távara i West; acto que creí tanto más necesario, cuanto que la impunidad de este hecho podía alentar á estos indómitos i feroces antropófagos á repetirlo con cuantos se aventurasen á atravesar por los lugares que habitan, arredrando á los pasajeros, difundiendo el terror en ellos, imposibilitando el tráfico i aún infundiendo iguales tendencias en las otras tribus que pueblan las márgenes de los ríos Ucayali, Pachitea i el Mairo, i que aún cuando participan de una índole menos feroz i hasta amigable, podrían seguir el ejemplo de los otros, pues tal es el instinto del salvaje.

Pero el tiempo natural que puede emplearse en este viaje, una vez establecida la navegación á vapor, es de diez días i seis de regreso. Por manera que del Mairo hasta el Atlántico se llegaría en doce días, tocando en todos los puertos de escala, tanto brasileros como del Perú.

Habiendo excluído del diario que adjunto cuanto pudiera ser ajeno de la mera descripción de los ríos; réstame llamar la atención de US. sobre los demás objetos relacionados con la exploración i la nueva vía fluvial que se ha abierto al comercio i á la industria, poniendo á la república en contacto por ese lado con los mercados de Europa i ligando la región Amazónica con el importante departamento de Junín.

Antes de ocuparme de algunos objetos de un orden secundario, aunque no indiferentes, conexionados con la expedición, debo manifestar á US. que, para que los resultados de ésta puedan corresponder á los propósitos del supremo gobiermo i alcanzar todo el desarrollo i la latitud posibles, considero de indispensable necesidad: 1º que una comisión científica i competente practique en la estación de verano, por los meses de junio á agosto, un reconocimiento hidrográfico de los ríos, que, como acabo de expresarlo, he exa-

minado de una manera práctica solamente i en la estación del invierno; determine geográficamente los puntos precisos de esos lugares i haga otros estudios i apreciaciones que puedan darlos á conocer mejor, á fin de que sus multiplicados productos naturales en los tres reinos puedan ser explotados con utilidad i ventaja: 2° que la construcción de los vapores destinados á surcar esas aguas, participen de las condiciones adecuadas á su objeto, i que carecen, tanto el "Morona," que cala de 7 á 8 piés, i que tiene demasiada longitud, como el "Napo" i "Putumayo", que son sumamente angostos, de construcción débil, i sin el poder necesario en sus máquinas, que solo tienen la fuerza de 25 caballos. Los vapores que han de destinarse á la navegación del Pachitea i el Palcazu, deben ser bastante chatos, calar solamente tres piés, tener á lo sumo cien caballos para que puedan vencer la corriente de 5 i media millas que tienen en su mayor parte esos ríos, i evitar las frecuentes varadas á que un buque de mayor calado está expuesto, i 3º proceder con toda la actividad precisa á la conclusión del camino que debe comunicar el Pozuzo con el Mairo. En la actualidad están interceptados todavía estos puntos por un bosque de diez leguas por lo menos que atravesado penosamente, salvando los accidentes que, como en todo lugar, montañoso, se presentan á cada instante, pero que una vez despejado, nivelado el terreno i desecados los pantanos que interrumpen el tránsito se convierten esos mismos lugares que parecen inaccesibles, en excelentes vías de herradura i aún en caminos carreteros, trabajándose con esmero é inteligencia.

Logrados estos tres objetos, esto es, reconocidos los ríos por una comisión cientifica, construídos los vapores con las condiciones que le son necesarias—i abierto el camino de que acabo de ocuparme, el progreso i desenvolmiento del comercio i de la industria que se relacionen con la navegación del Mairo no tendrán límites; i tanto el departamento de Junín, como la provincia litoral de Huánuco, serán antes de mucho el emporio de las negociaciones, del tráfico i de todomeds las ios de adquisición que rindan las fértiles i amenas regiones comprendidas desde el Pozuzo hasta la boca del Ucayali, porque encontrándose la ciudad de Huánuco á treinta leguas solamente de distancia del últi-

mo puerto, estando además en posesión de un excelente camino que la comunica con el Pozuzo, de que me ocuparé en otro lugar, i distando tan solo dos días de camino del Cerro de Pasco, población de gran consumo que se alimenta tan solo de los productos de los valles que conducen á Huánuco: tendrán los agricultores que exploten las inmensas llanuras del Mairo un mercado seguro donde expender sus productos con estimación, pudiendo aún conducirlos con provecho á los demás puntos del departamento de Junín i hasta esta capital donde ahora mismo se expende con ventaja el excelente café cultivado por la colonia del Pozuzo; cuyo estado naciente i otras fatales circunstancias que han retardado su prosperidad i desemvolvimiento, no le permiten dar mayor ensanche al cultivo á que están dedicados: esto esto es, refiriéndonos al consumo interior, independiente de la exportación que en grande escala se podrá hacer de muchos productos, á los mercados del Brasil i del continente europeo.

Logrados estos tres objetos, sobre los que no puedo prescindir de llamar la atención de US., aun cuando reitere la idea i me repita, restaría tan sólo convertir en carretero el buen camino de herradura que comunica el Cerro de Pasco con Huánuco, por la vía de Huariaca. Mi decisión por el adeanto del país, la convicción que me asiste acerca del porvenir cifrado en la navegación del Mairo, me hacen rogar á US. se digne fijar su consideración i llamar la de S. E. acerca de los objetos de que acabo de ocuparme.

No faltan quienes opinen que abandonándose esta vía conocida i cómoda, se adopte para la comunicación del Cerro de Pasco con el Mairo, la de Huancabamba, eludiendo, sin consultar ventaja alguna perceptible, el paso por el abundante valle de Ambo, que, partiendo de una legua del Cerro llega á Huánuco, i continúa su curso hasta formar el río Huallaga, dejando en su tránsito multitud de poblaciones civilizadas abundantes de recursos, i separadas unas de otras por pequeñas distancias, como son: la Quinua, á dos leguas del Cerro; Cajamarquilla á tres; Huariaca á siete; Ambo i San Rafael á doce, i siete de Huánuco; lugares todos que alcanzan ya alguna civilización, proverbialmente hospitalarios i provistos no sólo de recursos alimenticios, sino de arrieraje i abundante asémila para el trasporte del os pro-

ductos i poder prestar toda clase de auxilios á los transeuntes; mientras que el camino que se idea por Huancabamba, á más de las ingentes sumas que demandaría su apertura al travez de un inmenso despoblado, i de elevadas cordilleras abruptas, desoladas, i de frígida temperatura, antes de descender á la planicie de los ríos; no podría contener recursos bastantes para un tráfico cual está llamado á haber entre el Mairo i el departamento de Junín, una vez establecida la navegación por este río. No sería pues prudente abandonar el cómodo cámino de la quebrada de Ambo i renunciar á los recursos i todo género de facilidades que éste ofrece, para emprender el gigantezco trabajo de abrirse paso por el despoblado que media entre el Cerro i Huancabamba, insumiéndose en esta ímproba i estéril empresa, la ingente suma que demandaría su realización, cuando á poca costa puede convertirse en camino carretero i hasta de rieles, el ancho, cómodo i proxisto de recursos que hoi comunica á Huánuco con el Cerro; continuando hasta el Pozuzo, i pasando hasta llegar á esta colonia por los no menos abundantes lugares, como son: Panao, Chaclla, Muña, Santa María del Valle i multitud de caseríos.

Justamente el mayor i principal embarazo que ofrecen las empresas relacionadas con nuestras montañas, consiste en la falta de auxilios inmediatos á los lugares del acceso, por razón de las distancias en que generalmente se hallan del centro de las montañas las poblaciones civilizadas, desde donde no es fácil proveer de recursos á los obreros empleados en el trabajo, ni verificar la traslación de los demás útiles necesarios, siendo esta la causa á que se debe el que casi todas las empresas acometidas sobre las montañas, hayan fracazado, particularmente las de aperturas de caminos, sin los cuales tampoco es posible realizar nada en ellas, ni explotarlas de manera alguna. El camino por Huánuco ofrece, pues, la singular ventaja de estar sembrado hasta el mismo Pozuzo de hermosas poblaciones civilizadas, decididas á cooperar i prestar apoyo á todo trabajo que conduzca á comunicarse con los ríos navegables tributarios del Amazonas. No de otro modo se hubiera podido abrir al travez de fragosas montañas las 22 leguas del excelente i cómodo camino que une á Huánuco con la colonia del Pozuzo. Para la apertura de la vía por Huancabamba falta pues aún este

esencial recurso. Sin brazos inmediatos, ni víveres en abundancia para acudir á los trabajadores, es, si no imposible, sumamente difícil, hacer caminos en la montaña. Para las 8 ó 10 leguas que hai que abrir del Pozuzo al Mairo, abundan brazos, víveres i toda cooperación de parte de los entusiastas vecinos de Huánuco, Panao i demás pueblos ya mencionados cercanos á la colonia i por consiguiente este pequeño trabajo, que resta para comunicar el Amazonas con esta parte de la República, i abrir la era de su engrandecimiento, puede realizarse en todo el presente año, mediante la protección del supremo gobierno, tan decidido á proteger las empresas útiles i positivas como la de que me ocupo. Me he contraído hasta aquí á los puntos más importantes relacionados con la expedición, i que consisten: *en el reconocimiento hidrográfico que debe practicarse de los ríos i demás estudios científicos que conviene emprenderse acerca de esos lugares*:

Adaptación de los vapores destinados á navegar en ellos;

Apertura del camino del Pozuzo al puerto "General Prado" i

Mejoramiento del que conduce del Cerro á Huánuco, por ser el más conveniente.

Séame ahora permitido, ocuparme por su orden, de los demás objetos sobre los cuales creo no menos importante llamar la atención del supremo gobierno.

Advertirá US., por la lectura del diario que adjunto, las interrupciones frecuentes pue experimentaron en su marcha los vapores, i la intercadencia de su velocidad. Esta falta ha dependido, en su mayor parte, de la mala calidad de la leña comunmente verde i sin la fuerza necesaria para fomentar el vapor. Tal vez esta misma circunstancia, mientras se estableciesen en las márgenes de los ríos del tránsito, suficientes puertos para preparar anticipadamente la leña seca i de buena madera, sería un motivo que contribuyera á hacer lenta la travesía. Pero, como si la Providencia quisiera favorecer la expedición, i hubiera fijado ya la época en que debía abrirse á la civilización i en provecho de la humanidad esas vírgenes regiones, cubiertas de una expléndida i variada vegetación de colosales proporciones, i pobladas desde la creación por fieras i animales de especies raras; ha

puesto en nuestras manos uno de los esenciales elementos que demanda la navegación á vapor: EL CARBÓN DE PIEDRA. En efecto, antes de partir del apostadero de Iquitos, tuve ocasión de imponerme que en ese mismo lugar se advertía un inmenso venero de este combustible. Hice tomar algunos trozos que conduje hasta esta capital, i del reconocimiento practicado por el naturalista señor Raimondi, resulta ser de excelente calidad. De manera que, no sólo ha desaparecido el inconveniente que ofreciera á la rápida navegación á vapor, el uso de la leña, sino que el carbón descubierto en Iquitos constituirá un valioso artículo de exportación, desde que el Brasil carece de él i habrá de preferirlo á la leña que consumen los hermosos vapores que tiene destinados á la navegación del Amazonas, i nuestras factorías de Iquitos mejorarán de condición haciendo uso de él, con notable economía para el estado.

También ha tenido parte en la demora de la expedición, la mala calidad de los pequeños vapores "Napo" i "Putumayo", que se descomponían con frecuencia, i casi sin suficiente causa, por efecto de su construcción débil i tan delicada que los hace inaparentes para navegar en ninguno de los ríos del Amazonas, i mui especialmente en las aguas del Pachitea i el Palcazu, que tienen mayor corriente. Si la casualidad i casi una inspiración, no me hubiese determinado á disponer que el "Morona" acompañase á la expedición, por lo menos hasta la unión del Pachitea con el Ucayali, i siguiese de allí, por permitirlo el abundante caudal de agua que, contra todas mis presunciones, contenía el primero, es indudable que, la expedición se hubiera malogrado, porque á más de las continuas descomposturas de los pequeños vapores, como sean tan estrechos que no tienen la suficiente capacidad para contener ni su combustible, ni víveres en alguna cantidad, fué menester que el "Morona" surtido de todos los útiles i brazos necesarios, les prestase continuos auxilios para reparar sus averías, i proveerlos del combustible que se les agotaba. Son además en extremo largos, (defecto de que también adolecen el "Morona" i el "Pastaza") siendo por esta causa inaparentes para viajar en ríos sinuosos i angostos, como son ya el Pachitea i el Palcazu, serpenteados de tal manera i á espacios tan próximos, que el vapor cuya longitud es mayor que la anchura del río, se atraviesa con

frecuencia en los ángulos estrechos que éste va trazado en su curso. Debería, pues, enagenar el gobierno los vaporcitos "Putumayo" i "Napo", que para ningún objeto útil son aparentes, si no es para navegar en pequeños lagos i dedicados puramente á usos de recreo.

Como mui someramente i por incidencia lo refiero en el diario, he tenido ocasión de cerciorarme personalmente de que, cuanto se ha expuesto en una comunicación oficial que he visto impresa i en versiones que se han derivado de ella, respecto á los RR. padres misioneros del Ucayali, situados en Callería i mui especialmente con relación al padre frai Vicente Calvo, carece de verdad i es una impostura, tanto más gratuita i repugnante, cuanto que lejos de merecer el menor reproche la conducta de estos misioneros, es digna de toda recomendación, por el celo, el desinterés, la solicitud cristiana i la abnegación con que cumplen i atienden á todos los deberes que su penoso ministerio les impone. En obsequio de la verdad i á la justicia que debe otorgarse al que la tenga, quien quiera que sea, no creo ageno de esta comunicación exponer, con la imparcialidad propia de un funcionario desapasionado i recto, lo que sobre este particular ocurre, i aseverar, por serme constante el hecho, que el capitán Vargas, que de buena fé dirigiera el oficio á que acabo de referirme, [1] ha sido sorprendido i engañado por personas prevenidas contra los padres misioneros é interesadas en su desprestigio, porque de alguna manera impedían éstos las ruines expoliaciones de todo género i el inicuo i criminal tráfico que aquellas han ejercido sobre los infelices moradores de Sara-yacu i de toda esa comarca situada en el Ucayali, arrebatándoles con violencia á sus hijos para llevarlos á Nauta, Iquitos, etc., i venderlos con destino al Brasil, infundiendo con este hecho bárbaro i atroz en el ánimo de los indios conversos, que están bajo el pastorado de los padres misioneros, el odio i la desconfianza más acerbos, i por otro lado

(1) Di ho oficio del mayor de órdenes del departamento fluvial de Loreto en aquel entonces, don Adrián Vargas, se encuentra publicado en "El Nacional" de 10 de noviembre de 1866, i tiene el especial interés de que en él se detalla la expedición al río Ucayali que en ese año efectuó en el vapor "Putumayo" el expresado marino Vargas, así como los pormenores del asesinato perpetrado por los salvajes cashibos del Pachitea en las personas de los jóvenes altéreces de fragata, don Juan Antonio Távara i don Alberto West. Hecho éste que tuvo lugar el 14 de agosto del año antes enunciado, en el paraje de Chonta-isla.—Véase á continuación lo que respecto de la expedición Vargas dice Raimondi.

fundados respecto de los que ellos llaman los *cristianos* ó *blancos*. Ha sido el colmo de la malevolencia haber hecho creer al capitán Vargas, oficial honrado i digno, por otra parte, á pesar de la ligereza en que ha incurrido, que los padres hubieran instigado á los indios *cashibos*, con quienes ni ellos ni los indios de Sara-yacu tienen el menor contacto, á cometer el hecho de que fueron víctimas los malogrados oficiales Távara i West. Los *cashibos* son enemigos de todas las tribus que pueblan esa región; todas los odian, les temen con pavor i desean su exterminio. Viven además á una gran distancia de las otras tribus, que jamás se aproximan á ellos. Su propio nombre está revelando la condición feroz i aterrante de que participan, porque *cashi* significa murciélago, animal carnívoro i de enorme tamaño que abunda en esa parte de la montaña, i *bo*, quiere decir semejante —así es que el todo denota, bebedor de sangre como el *vampiro*, título que ellos no desmienten, porque es tal su voracidad, que aún entre sí mismos se inmolan para devorarse. Mal podían, pues, los supuestos agentes de los padres, ni nadie acercarse á estos *antropófagos*, para prevenirlos contra los expedicionarios.

Para evitar que en lo sucesivo se ejerza con los indios de Sara-yacu, Callería, etc., las depredaciones de que han sido víctimas, por parte de los que llevaban la avidez de explotarlos hasta arrebatarles sus hijos; he dictado las medidas más enérgicas i eficaces i estoi seguro que no se repetirán estos abominables hechos.

Se opina con alguna variedad acerca de las ventajas i conveniencias que se reportarían de nuestras montañas. No faltan algunos espíritus perezosos que nada se prometen de ellas, fijándose en inconvenientes de poca significación, i apoyándose en las falsas ideas que se tienen acerca de su clima, de los animales nocivos, de que se cree estar cubierta la superficie; del trabajo que demandarían la apertura de la tierra i demás operaciones del cultivo, i por complemento de su pesimismo, de las dificultades con que se imaginan tropezaría el expendio de los productos. Es menester no haber penetrado en las montañas, no conocerlas, no haberse extasiado ante su naturaleza exhuberante, prolífica, gigantezca i maravillosa, síntesis de la creación. Es necesario ignorar toda la riqueza que contienen; la variada producción de que

están vestidas; la feracidad de su suelo, la bondad de su temperatura; su clima saludable i cuantos dones puede brindar el suelo más privilegiado por el Creador, de que participan esas inmensas regiones, i particularmente aquellas que van alejándose del Ecuador. En efecto, á medida que se viene avanzando hacia el sur, se va elevando el terreno, desapareciendo los lugares inundados, disminuyendo los insectos i modificándose todas las condiciones de su habitabilidad. De suerte que la región inmediata al Pozuzo, i donde está situado el puerto "General Prado" en el último punto hasta donde única mente puede navegarse, sin que sea posible avanzar más adelante ni aún en pequeñas canoas, ofrece una gran extensión territorial, donde pueden establecerse hermosas poblaciones i fundos rústicos de inestimable valor. Con especialidad la inmensa ensenada del Mairo, formada de una llanura perfecta, cuya extensión no puede bajar de 50 á 60 leguas cuadradas, participa de todas las condiciones más adecuadas á la morada del hombre: temperatura, clima saludable, fertilidad, abundante é inagotable pesca, variada i no menos abundante caza; risueña i gratísima perspectiva, pintoresca, bella como un panorama ideal. ¿Qué más puede apetecerse que todas estas condiciones i el fácil acceso á este lugar paradisiaco i é inmediato á dos seguros mercados de consumo, al sur i norte, como son el departamento de Junín i el apostadero de Iquitos, que hoi se surte del Brasil de cuanto necesita para la subsistencia de sus habitantes á un precio fabuloso? Ahora mismo ¿no se consume con ventaja en Lima el tabaco i el café, producido por los laboriosos é infatigables colonos del Pozuzo? ¿Qué empresa agrícola, i quién que se dedicara al cultivo de estos privilegiados terrenos no reportaría, antes de mucho, centuplicadamente el fruto de su trabajo? La caña, el café, el algodón i el tabaco, se producen á los 8 ó 10 meses de sembrados; los granos dan tres abundantes cosechas por año, sin que los frutos estén expuestos á malograrse, con la influencia de los fenómenos atmosféricos, como acontece con frecuencia en otras regiones menos favorecidas; sin que el riego artificial sea necesario; sin los penosos procedimientos geopónicos que los terrenos infecundos requieren para completar su acción. Bastaría para alcanzar todos estos resultados, si después de comunicado el Pozuzo con el Mairo, se

estableciera en el primer puerto una colonia, fuese de nacionalidad extranjera ó de los hijos del país que quisieran radicarse en ese lugar i procurarse un porvenir lisonjero. Esa colonia serviría de apoyo i base para la formación de otras poblaciones que se irían prolongando en toda la extensión de los ríos, hasta unirse con las que indudablemente vendrían del norte.

No sería el cultivo de la tierra tampoco el único aliciente para las familias que fueran á avecindarse en aquellas ricas florestas, herméticamente cubiertas, así de corpulentos i variados árboles seculares, como de mil plantas de prodigiosas propiedades, útiles para las artes, para la industria i la medicina i que podían ser otros tantos ramos de explotación para aquellos que, desdeñando la agricultura, se dedicaran á colectarlas. Allí se encuentra el cedro finísimo de colosal estatura, inmenso, magestuoso; el copaiba henchido de bálsamo; el alfaro incorruptible, que dá el aceite llamado de María; el *Quillosisa* de que se extrae el bálsamo peruano ó *Tolú* que cura las úlceras crónicas; el *cocobolo* i el *Rupiña* de férrea solidez; la caoba i el *Tahuarí*, ductible, hermoso i que dá el papel vegetal; la *Muena* de la que en el Brasil se han construído hermosísimas fragatas; toda clase, en fin, de maderas preciosas de construcción i de ebanistería; el lacre de diversas clases, la yesca i la seda vegetales; i mil especies de palmeras vistosas de exquisitos frutos i de cuyos filamentos se hace la pita más resistente i varios tejidos de eterna duración. Entre las *horchideas*, se encuentra la vainilla de diversas calidades i en abundancia; el *Huaco* i otros varios trepadores de propiedades medicinales de suma enerjía, reactivos i aún venenosos. Existe el jebe, la cascarilla, la zarsaparrilla, la zimaruba, la paja de bombonaje, todo en abundancia incalculable—i para no hacer la nonmenclatura de estos productos, cuanto en este orden puede utilizar el hombre existe de raro en el reino vegetal. Yo he sido portador de un líquido inflamable, semejante al kerosene, i que es la resina de un árbol llamado Moina, que abunda demasiado en aquellos bosques; i dá una luz pura, fulgente é inextinguible. Este solo artículo, propio para el alumbrado i que se halla al alcance del más negligente, podría constituir un ramo de explotación provechosa.

I toda esta riqueza á 3 días de camino de una población

civilizada como Huánuco, de una serie de otras tantas que tocando en el opolunto Cerro de Pasco, se prolongan hasta esta capital á siete días de marcha de aquellos depósitos con que la naturaleza nos brinda.

Es necesario pues emprender, es necesario superar las dificultades que pueden oponerse á la realización del gran objeto en pos del cual nos hemos colocado ya.

La experiencia que he podido adquirir en la dilatada mansión que en dos ocasiones me ha cabido hacer en el departamento de Loreto, acerca de los asuntos concernientes á esos países, sus recursos, su modo de ser bajo muchos respectos &; me autoriza para permitirme la emisión de algunas indicaciones, relativas en particularidad á la emigración, á sus inconvenientes i ventajas i á la manera de realizarla con buen éxíto.

Cualquiera que sea el número de familias de que conste la inmigración hacia el Mairo, debe prepararse de antemano, en el lugar designado para su establecimiento, la cantidad de víveres suficientes para alimentarla durante un año, i suministrársele las herramientas necesarias, así como las semillas que deben sembrarse, á medida que se vaya rozando el terreno que se señale á cada familia ó individuo i construyendo las habitaciones. La administración i reparto de los víveres, el régimen de policía, i el sistema del trabajo á que ha de sujetarse la colonia por cierto tiempo, deben estar reglamentados convenientemente; no es posible de otra manera implantar en la montaña una colonia, sin el riesgo de que se disperse como sucedió con la que en el año de 1854 se mandó á Loreto, entregada á su propia suerte, ó exponerla á sufrir los rigores de la escasez. La penuria mayor que ofrecen los lugares de montaña que se ocupan por primera vez, consiste en la falta de comestibles. Para auxiliar la población que conviene establecer en el Mairo, existen felizmente mui cercanos á este lugar los vastos recursos que Panao i el Pozuzo, pueden suministrar. Los mismos vapores construídos para el Pachitea i el Palcazu, conducirían las herramientas i otros útiles necesarios para la empresa, i así como algunos indígenas del Huallaga, Catalina i pueblos del Ucayali para la construcción anticipada de los ramales que han de servir de alojamiento provisional á las familias emigrantes, mientras levantan sus habitaciones especiales.

Con tales medidas es imposible que antes de un par de años no se vea una hermosa población cuando menos como la del Pozuzo, campos cultivados, i un comercio más que mediano en el silencioso paraje que ha sido saludado por los vapores precursores de la civilización i del progreso.

Ya que reiteradas veces he hecho mensión incidentalmente de la floreciente colonia del Pozuzo que he visitado á mi tránsito, completaré las noticias que debo ministrar al supremo gobierno acerca de este establecimiento, fundado bajo tan malos auspicios, con tan poca previsión, i escasez de las medidas apropiadas al objeto, que ha sufrido inmensamente, que ha estado á punto de fracazar muchas veces i que admira su actual estado, debido solo á la constancia, al espíritu varonil, emprendedor i resignado, á esa laboriosidad infatigable, sufrida, inteligente, tenaz que distinguen á la raza de que se compone.

Consta en la actualidad de 80 á 100 familias, en su mayor parte alemanas, que forman de 400 á 500 habitantes. Poseen de 80 á 90 casas cómodas, situadas en las riberas del Pozuzo i del Huancabamba, de forma pintorezca, sumamente aseadas i provistas de un confortable menaje, signo de la civilización, la moralidad i el orden doméstico. Cultivan en una gran extensión de terreno, el café i el tabaco que se consumen en Huánuco i el Cerro i alcanzan hasta esta capital; el arroz de excelente calidad que tiene un gran expendio en los dos primeros lugares i otros puntos del departamento de Junín; la caña, el maiz, la yuca el plátano de excelente calidad, i toda clase de legumbres que envían hasta el Cerro; mantienen numerosas crías perfectamente conservadas de ganado vacuno que les rinde bastante utilidad en la mantequilla i los quesos que preparan con toda propiedad, de cerdos que convierten en jamones que venden con estimación; de gallinas, liebres i otros animales de que sacan gran provecho; benefician bien el tabaco i labran los cigarros con tal perfección que no se diferencian de los que vienen de Alemania. Vive pues feliz la colonia, cuyas costumbres, laboriosidad i buena moral nada dejan que desear. Todo este adelanto data de la apertura del camino que comunica la colonia con Huánuco. ¿Por qué no alcanzaría igual grado de comodidad i bien estar cualquiera otra que se esta-

blezca en esos lugares de promisión con las ventajas que no tuvo aquella?

Supongo que á la fecha hayan llegado á Iquitos los vapores de la expedición, que emprendieron su vuelta sin novedad alguna el 6 de febrero pasado, provistos de los víveres necesarios, que pude conseguir con inmensas fatigas i venciendo bastantes dificultades debidas á la falta aún del camino, cuya apertura de esencial i urgente necesidad he indicado en este oficio, i de la escasez de conductores para trasportarlos al puerto.

También adjunto á US. el plano que representa el curso de los ríos Palcazu i Pachitea hasta la confluencia de este último con el Ucayali, que el inteligente señor Raimondi ha tenido la fineza de coordinar, por los datos i bosquejos que le he presentado, trazados sin la ayuda de la ciencia i por mera práctica, por los oficiales de la expedición i la ayuda del R. P. frai Vicente Calvo, que nos ha suministrado el nombre de cada uno de los afluentes de los parajes, islas i demás accidentes que los constituyen.

Sin tiempo para determinar los puntos geográficamente, privados hasta de los instrumentos más precisos para esta operación; nos hemos limitado á trazar únicamente la fisonomía de los ríos i el curso respectivo de cada cual. Más tarde puede rectificarse cualquier error que tenga el plano, sometiéndolo á la escala de la longitud i latitud que ocupan los lugares por donde cursan los ríos trazados en este bosquejo.

Notará US. que en todo el cuerpo de este oficio sólo me he concretado á los objetos relacionados con la expedición, i á los ríos Palcazu, Pachitea, &, visitados por primera vez por embarcaciones á vapor i cuyas condiciones de navegación se ignoraban i aún se ponían en duda, como una utopía irrealizable. He creído pues, conveniente, para no perturbar la atención del supremo gobierno, apartar de esta comunicación todo otro asunto extraño al objeto á que se contrae. Debo además presentar en breves días una extensa memoria que tengo preparada con relación á los intereses generales del departamento con cuyo mando se dignó honrarme el supremo gobierno. Ella abrazará cuantos datos estadísticos i noticias puedan ministrar una cabal idea acerca de su régimen administrativo, de su comercio, su es-

tado industrial; sus productos, su actual adelanto, sus costumbres—las mejoras que á mi juicio reclama su situación presente; las causas que han influído para mantenerlo estacionario durante largos años, retardando el progreso que ha debido alcanzar, las disposiciones que conviene dictarse en orden á sus relaciones comerciales con el imperio vecino del Brasil; i del estado en fin en que se encuentra el apostadero de Iquitos.

La adjunta relación dará á conocer á US. los nombres i clases de los oficiales de marina pertenecientes á la dotación de los vapores "Morona", "Napo" i "Putumayo"; de los empleados de la prefectura i de los particulares que me han acompañado i hecho la expedición sobrellevando las penurias i arrostrando los riesgos que se han superado, hasta llevar á feliz término una empresa en la que, si bien abundaba la fé de su realización por nuestra parte i el propósito de vencer cuantos obstáculos pudieran presentársenos, se carecía para ello de todos los elementos precisos, sin exceptuar el más esencial—el alimento que nos faltó muchas veces.

Mui digno de toda recomendación es el entusiasmo, la diligencia i el apercibimiento con que los jóvenes marinos oficiales de los vapores expedicionarios, han llenado su deber, desplegando toda la inteligencia i actividad que las diversas situaciones i peligrosos percances que acontecían á cada paso, exigían de ellos para conjurarlos. Créolos mui dignos de la más honrosa mención, i de la justa recompensa á que se han hecho acreedores por el servicio que con tanta abnegación acaban de prestar á la patria. Partiendo de este convencimiento me permito, pues, recomendarlos á la consideración del supremo gobierno; lo propio que al capitán don Ramón Herrera ayudante de la prefectura i al oficial 1º de su secretaría don José María Reátegui, que también han llenado cumplidamente su deber i participado de todos los azares comunes á los demás expedicionarios.

Debo hacer una mención particular, mui justa i debida, del mérito contraído en esta expedición por el R. P. F. Vicente Calvo i el ciudadano don Adolfo Gordón, vecino del Ucayali, que expontáneamente i con el entusiasmo más recomendable se determinó á acompañarme. Son mui importantes los servicios que ambos han prestado. Conocedores i prácticos de aquellos lugares por su larga mansión en ellos

i sus frecuentes viajes, han guiado la expedición con buen éxito, suministrado datos topográficos de suma importancia, i noticias no menos interesantes acerca de esos lugares enmarañados, llenos de los más raros i caprichosos accidentes.

Pero lo que más los recomienda es la solicitud, la decisión i el ardoroso interés con que ambos han manifestado su anhelo por el buen éxito de la expedición, en cuyo obsequio he hecho por mi parte cuanto me ha sido posible, por tal de satisfacer los deseos de S. E. el presidente que se dignó confiarme tan ardua misión, i cumplir á este respecto sus reiteradas i perentorias órdenes, cuya ejecución no me era dable relegar ni posponer por más tiempo, desde que estaban aún acompañadas de indicaciones que revelaban el íntimo convencimiento que le asistía acerca de los inmensos resultados que el reconocimiento i exploración de los ríos Pachitea i Palcazu hasta el Mairo, traería en obsequio de los intereses del país.

Dígnese pues US. hacer presente á S. E. que quedan cumplidas sus órdenes, que no he omitido exfuerzo alguno por tal de secundar sus miras á este respecto; i que nada me será más grato i lisonjero que el haberlas dejado satisfechas, llenando este deber hasta donde mis fuerzas i mis deseos por hacer algo en bien del país, me lo han permitido.

Si he dejado algún vacío, si he incurrido en algunas omisiones, en la ejecución de la empresa que se me encomendara ó al dar cuenta de ésta en este oficio, espero de la indulgencia del supremo gobierno que se dignará disimularlas en consideración á mi incompetencia i á la falta de elementos con que se ha verificado la exploración, de uno de cuyos incidentes, *el choque* con los salvajes cashibos, daré á US. cuenta en otra comunicación.

Dios guarde á US.—S. M.—*Benito Arana.* [1]

---

[1] "El Peruano"—Año 25—Tomo 52—Semestre 1.°—N. 18—Página 101

DIARIO DE VIAJE LLEVADO POR EL PREFECTO ARANA

Terminados los aprestos indispensables para la expedición, que se ejecutaron con la mayor actividad, habiéndome embarcado á bordo del vapor "Morona", i dándose la señal de estar listas las máquinas, el día 12 de noviembre de 1866 á las 8 h. 20 minutos a. m., zarpó del puerto de Iquitos el convoi expedicionario compuesto de los vapores "Morona", "Napo" i "Putumayo": el primero al mando de su comandante el teniente 2º de la armada don Eduardo S. Raigada, el "Napo" al mando del de igual clase don Ruperto Gutiérrez i el "Putumayo" al de la misma clase don Darío Gutiérrez; pero habiéndose experimentado en los primeros momentos de la marcha, graves faltas en la máquina de este último vapor á consecuencia de que su maquinista Mr. Rogers había descuidado poner el agua suficiente en la caldera, exponiendo así á volar el buque, pues sólo contenía vapor la caldera, lo cual dió lugar á que se rompiesen dos tubos de ella; fué menester que el indicado vapor se quedara á reparar sus faltas en el apostadero, con orden de alcanzar el convoi en el puerto de Nauta, donde debíamos demorar tomando combustible. Seguimos en efecto la marcha con los otros dos buques: á la 1 i 30 m. P. M. pasamos frente al puerto de Omaguas, á las 5 h. pasamos frente á la boca del río Ucayali i 30 minutos después el vapor "Morona" dió fondo en el puerto de Nauta, en cuatro brazas de agua i con quince de cadena. Inmediatamente se procedió á embarcar leña hasta la cantidad de 8,500 rajas, dejando en tierra 3,000 para los vapores "Napo" i "Putumayo". A las 11 h. de la misma noche llegó sin novedad el "Napo" i fondeó por nuestra aleta de babor.

El día 13 permanecimos fondeados i proporcionándonos en este puerto víveres i algunos otros artículos de más necesidad para la expedición. En todo este día no pareció el "Putumayo" hasta el 14 á las 5 horas p. m. que se avistó frente á la boca del Ucayali: 30 m. después fondeó por la popa del "Morona", con 24 horas de viaje i 18 de navegación, reparado ya de sus averías i habiéndose cambiado el maquinísta Rogers con el jóven peruano don Fernando Rondón. Sin pérdida de tiempo se embarcó la leña en este bu-

que i quedó listo para zarpar el proximo día, como que era lo único que esperábamos para seguir la marcha.

Día 15.—Estando listas las máquinas de los vapores chicos, zarparon éstos á las 7 h. a. m. con dirección á la boca del Ucayali, i á las 8 15 m. a. m. seguimos el mismo rumbo con el "Morona" á las 7. h. 37 m. entramos al famoso río Ucayali, una hora después alcanzábamos los vaporcitos. Desde este momento se disminuyó el andar del "Morona," hasta igualarlo con el de los vapores chicos que seguían nuestras aguas. Desde que entramos en el Ucayali navegamos con ocho i más brazas de agua i en la mayor parte de esta cingladura, sin fondo en 9 brazas de línea que tenían nuestros escandallos. El cauce de este río á la vez que profundo es más persceptible que el del Amazonas, sin ese interminable número de bancos de arena que se encuentran en los fondos de éste, lo que hace variable i mui difícil su canal. A las 10 h. mandé que el "Morona" se aguantase sobre su máquina, á causa de que se acercaba por su proa una canoa tripulada con tres indios, quienes subieron á bordo i manifestaron ser *Cocamas* i que deseaban hacer el viaje en los vapores:—dispuse que se les admitiera como marineros voluntarios, i en consecuencia embarcaron su lijero equipaje i abandonaron su canoa en el río. A las 10 h. 10 m. seguimos navegando sin novedad i conservando siempre el convoi; á las 5 h. 30 m. dimos fondo en *Cedro–isla* (paraje despoblado) en cuatro brazas de agua con quince de cadena, i 30 m. después los vaporcitos por nuestro costado de babor. Habíamos navegado 27 millas desde la boca del Ucayali: la corriente en este lugar tiene la fuerza de tres millas i un décimo. Se nombró la guardia respectiva i en la noche no ocurrió novedad ninguna.

Día 16.—A las 6 h. a. m. zarparon de *Cedro-isla* el "Napo" i el "Putumayo" i á las 7 h. estando levada la ancla del "Morona", seguimos el viaje navegando con un fondo de 6 i 7 brazas hasta frente á la punta occidental de la isla, desde donde principiamos á navegar con fondo invariable de 8 á 12 brazas. Este día nos tocó mal tiempo, mui nublado i con fuerte lluvia hasta las 12 h.; desde aquí navegamos á media fuerza, separándonos del convoi; á la 1 h. p. m. fondeamos en *Garza-cocha* [estación de leña] en 6 brazas de agua con 25 de cadena, acercándonos después á tierra, todo

lo posible con el objeto de embarcar leña: á las 5 h. 30 m. p. m. fondearon, el "Napo" por nuestra aleta de estribor, i el "Putumayo" por la amura de la misma banda, pegados á tierra: recibimos hasta las 10 h. de la noche 4,000 rajas de leña en el "Morona", el "Napo", 1,100 rajas i 2,000 el "Putumayo", en la noche no hubo novedad: navegamos en esta cingladura cuarenta i dos millas: el barómetro subió á 89 grados de Fareheng.

Día 17.—A las 6 a. m. salieron el "Napo i "Putumayo", i á las 8 h. zarpamos con el "Morona" pegados siempre á la costa de *Garza-cocha* á la izquierda del río hasta cerca de *Huasmi-isla* con 7 i 8 brazas de agua, en que atravesamos á la orilla opuesta sin encontrar fondo: á las 9 h. avistamos los vaporcitos, i notando poco después que el "Putumayo" había parado su máquina, luego que nos pusimos á su altura, dispuse que se arriara un bote i que fuera á reconocer lo que había motivado la interrupción de la marcha del "Putumayo" i si necesitaba algún auxilio del "Morona"; poco después regresó el bote i me impuse de que solo había perdido una pala i un radio de la rueda de babor, i que la avería se había remediado en el acto: en su consecuencia seguimos dejándolos atrás: á las 11 pasamos las islas de *Zapote* con un fondo de 4 á 5 brazas, i navegamos así hasta las 5 h. de la tarde que fondeamos en *Juanito-isla* [estación de leña]: la distancia navegada en esta cingladura fué de 75 millas, i la corriente tenía la fuerza de 2 millas: en la noche permanecimos fondeados después de tomar la poca leña que encontramos en este paraje, esperando el resto del convoi que no pudo llegar: el barómetro señalaba 89 grados de calor.

Día 18.—A las 11 h. 30 m. se presentaron por estribor los vaporcitos, i recibieron orden de pasar adelante: á las 12 h. 30 m. dejó tambien el "Morona" *Juanito-isla* i seguimos el viaje navegando á media fuerza, con un fondo de 8 á 12 brazas: una hora después alcanzamos el convoi, i á las 2 h. 45 m. p. m. dimos fondo en *Palizada* [estación de leña], en 6 brazas de agua i arriando 15 de cadena: un cuarto de hora después fondeó el "Napo" por nuestra popa, pero como no agarró su ancla por el demasiado fondo, volvió á levar i en unión del "Putumayo" se acercó á tierra i fondearon por nuestra proa. Inmediatamente se procedió á embarcar la leña en los tres vapores: terminada esta operación, leva-

ron sus anclas los vaporcitos á las 4 h. 30 m. p. m., i el "Morona" á las 5 h. 10 m.: á las 6 dimos fondo en *Cunaceba-isla* (estación de leña) en 5 brazas de agua con 15 de cadena: poco después anclaron también el "Napo" i "Putumayo: en esta cingladura navegamos 22 millas: la corriente fué de 2 i media millas: el barómetro subió á 90 grados.

Día 19.—A las 5 h. 20 m. a. m. zarparon los vaporcitos, i el "Morona" 40 m. después, navegando con más de media fuerza en la máquina: una hora después dejamos el convoi i navegamos con un fondo variable de 7 á 12 brazas: á la 1 h. p. m. avistamos *Piuri-isla* (caserío i estación de leña) donde encontramos hasta 3 i media brazas de agua por habernos separado del canal que queda más á la izquierda del río: 30 m. después dimos fondo frente al expresado caserío en 2 i media brazas de agua i con 10 de cadena: en esta cingladura navegamos 56 millas: la corriente es de 3 millas: el barómetro subió á 92 grados.

Día 20.—Habiendo tomado la leña suficiente en *Piuri-isla* el "Napo" i "Putumayo" zarparon á las 12 h. 15 m. de este día: el "Morona" aún permaneció embarcando su leña hasta las 3 h. 10 m. p. m. en que también salió: á las 5 h. 30 m. divisamos el convoi frente á *Puinahua* (estación de leña); i á una vuelta más adelante encontramos un gran depósito de diez mil rajas de leña en el paraje denominado *Pucapanga*: fondeamos en este sitio á las 6 h. menos 10 m. de la tarde, haciéndolo igualmente poco después el "Napo" i "Putumayo" que se atracaron á tierra, i se procedió á tomar desde luego, todo el combustible: la corredera marcaba 21 millas de la distancia recorrida en ese día: la corriente fué de 3 millas: los canales mui anchos i profundos: el barómetro señaló durante el día hasta 98 grados de calor.

Día 21.—A las 6 h. 30 m. a. m. zarpó el convoi, i á las 7 h. 30 m. perdimos á los vaporcitos que quedaron atrás: á las 8 h. avistamos una *garitea* tripulada por cinco hombres, i estando cerca de nosotros se paró la máquina hasta que atracaran la embarcación que conducía al R. P. F. Vicente Calvo prefecto de las misiones del Ucayali, que venía en busca mía: luego que el R. P. se embarcó con su equipaje á bordo del "Morona", desabracó la *garitea* i seguimos la marcha á las 8 h. 30 m.: á las 9 h. 45 m. a. m. pasamos frente á *Samán* [caserío]: á las 10 h. 45 m. pasamos frente al pue-

blo de "Tierra blanca" anexo al distrito de Sarayacu: á las 6 h. 15 m. p. m., fondeamos en *Cruz Muyuna* (lugar desierto) sobre la costa izquierda, en 4 brazas de agua i arriando 15 de cadena: todos los canales por donde pasamos este día son profundos i de mui fácil navegación: en esta singladura anduvimos 97 i media millas desde *Pucapanga* en 11 h. 15 m. de navegación á poco más de media fuerza: el tiempo mui hermoso: la corriente fué de dos i media millas: el barómetro subió á 85 grados: los vaporcitos quedaron tomando leña en Tierra blanca: en la noche no hubo novedad ninguna.

Día 22.—A las 6 h. de la mañana zarpamos de *Cruz Muyuna* i navegamos hasta las 8 h. 45 m. a. m., en que fondeamos en la boca del caño de Sarayacu, en cuatro brazas de agua i con 15 de cadena: á las 10 h. el barómetro señalaba 85 grados de calor, á las 12.88 i permaneció en este estado hasta las 10 p. m. en que bajó hasta 83 grados.

En este mismo día me embarqué en uu bote del "Morona" acompañado del comandante i del R. P. Calvo; i subiendo el caño fuí á visitar la población antigua de Sarayacu que se encuentra á 3 millas de la desembocadura de dicho caño en el río Ucayali.—Sarayacu fué fundado hace más de un siglo i se estableció allí una recolección del convento de Ocopa, donde han morado por muchos años los padres misioneros de las riberas del Ucayali i sus afluentes, i llegó á ser una población mui numerosa i bastante floreciente en aquellas comarcas; pero por causas que no es fácil descubrir, viene deteriorándose de muchos años á esta parte de una manera harto lamenteble. Tiene hoi sin embargo una regular iglesia i un convento que se encuentra mui deteriorado desde que los padres misioneros pasaron á establecerse en el nuevo convento fundado en Callería: la población consta de ochenta matrimonios i el número aproximado de sus habitantes es de 500. Estos tienen una fácil i pronta comunicación, i establecido su comercio de peje salado con las poblaciones ribereñas del Huallaga" por el río Catalina, cuya desembocadura dista, poco más ó menos, 20 millas de esta población.

Por la misma razón de que se hacían á los padres misioneros del Ucayali imputaciones mui graves, he cuidado de recojer con mucho esmero i escrúpulo informes circunstan-

ciados de los mismos indios, por la ventaja que tengo de poseer su idioma, respecto á la conducta de aquellos; i he adquirido el convencimiento más completo de que se les ha calumniado de la manera más grosera como inícua por algunos aventureros traficantes de mala lei, que por desgracia han ido á parar en las márjenes del Ucayali, quienes son los únicos i exclusivos autores del abandono i estado de desmoralización en que se encuentran aquellas poblaciones sobre las que los padres misioneros, puede decirse, que han perdido completamente su antiguo prestigio. Por ser ajeno de este documento no quiero ocuparme más extensamente de tan delicado asunto i me reservo dar cuenta minuciosa de él al supremo gobierno en una comunicación oficial separada, como lo exije la justicia i la vindicta pública.

Día 23.—Permanecimos fondeados este día en la misma rada de Sara-yacu embarcando leña á bordo del "Morona": á las dos de la tarde llegaron el "Napo" i "Putumayo" que también procedieron á embarcar su leña: el barómetro señaló los mismos grados de calor que el día anterior: en la noche no hubo novedad.

Día 24.—En este día se continuó embarcando leña i víveres i reparando algunas pequeñas faltas en las máquinas de los vapores chicos: el barómetro á medio día subió á 90 grados i descendió en la noche á 82, permaneciendo así hasta las 9 h. a. m. del día siguiente.

Día 25.—Como este dia era festivo, i aún no se habían completado las composturas de los vaporcitos, dispuse que descansaran las tripulaciones, i acompañado de toda la corporación de oficiales pasé al pueblo de Sara-yacu á oir la misa que celebró el R. P. Calvo; allí tuve ocasión de oir rezar por primera vez en *quechua* la doctrina cristiana i otras oraciones á los indios de este pueblo, los que revelan una gran devoción, i tuve también el gusto de contemplar una imagen de Cristo Crucificado que me llamó la atención por su sorprendente hermosura i naturalidad. Terminada la ceremonia nos regresamos todos á bordo seguidos de una parte del pueblo que venían á conocer los vapores, i á quienes hice distribuir algunos obsequios en cambio de las exquisitas piñas i otras frutas i víveres que nos trajeron: el barómetro marcó en el dia 88° i 85 en la noche.

Día 26.—A las dos horas de la mañana encendieron sus

máquinas los vaporcitos, i estando expeditos á las 6 h. a. m. zarparon río arriba. Desde las 5 horas principió á venir gente del pueblo trayendo cuanto tenían para dividir entre los vapores i llegaron á reunirse más de 200 personas de ambos sexos, á quienes hice distribuir nuevos obsequios, i aún conseguí que subieran á bordo muchos de ellos á fin de que perdieran el temor á los vapores, que, noté los asustó mucho al principio: á las 8 h. 30 m. a. m. dejamos el puerto de Sara-yacu i dos horas después alcanzamos á los vaporcitos i seguimos adelante conservando el convoi: á las 11 h. 30 m. pasamos por el pie del primer cerro que descubrimos denominado *Canchahuayo* [fruta tostada].—No es fácil describir la impresión tan agradable que nos causó la vista de aquel hermoso cerro, al salir de la interminable hoya del Amazonas, conocida bajo el nombre de *Pampas del Sacramento*, donde parece que el continente americano ha encontrado su nivel con el mar Atlántico en una extensión de que nadie puede atreverse todavía á dar razón exacta, porque aquello es inmenso, infinito i forma horizonte en sus llanuras como el mar mismo. En este cerro existe un raudal de aguas termales que desciende al Ucayali, i cuyas propiedades medicinales son conocidas aún entre los indios infieles. Todo este día vimos cerros hacia el E. i SO. que ofrecen vistas pintorescas i paisajes los más hermosos i raros que puede imaginarse. A las 3 h. 30. p. m. fondeamos á 57 millas arriba del puerto de Sara-yacu sin encontrar obstáculo alguno en la navegación: los vaporcitos fondearon á nuestro costado de babor: el barómetro señaló en el día 88° i 82° en la noche.

Día 27.—A las 5 h. a. m. zarparon los vaporcitos: una hora después los seguimos con el "Morona": á las 7 h. 15 m. dejamos el "Napo" i "Putumayo" cerca de la isla de *Samán* al pasar frente á la boca que forma dicha isla, donde encontramos, por primera vez, 4½ brazas de agua, pero sólo en una distancia de media milla, cayendo después en seis i nueve brazas, con cuyo fondo navegamos hasta el puerto de *Cashiboya* donde fondeamos en cinco brazas de agua, á las 11 h. 30 m. a. m. En este puerto se embarcó leña á bordo del "Morona" i del "Petumayo"; el "Napo" subió un poco más arriba con el fin de tomar 1,253 rajas de leña pertenecientes al estado, compradas por el "Putumayo" en su an

terior viaje desgraciado.—El mismo día entré á visitar el pueblo de Cashiboya, situado á seis millas de la orilla del Ucayali con el que se comunica por medio de un caño i dos hermosos lagos que llevan el mismo nombre.—Cashiboya es una población nueva formada por los mismos habitantes de Sara-yacu que han emigrado á aquel lugar; consta hoi de noventa matrimonios i su población aproximada es de 550 habitantes: en este pueblo encontré á dos de los padres misioneros que se ocupan en doctrinar á los indios i están mandando construir una iglesia cómoda i espaciosa.—En la singladura del indicado día sólo se navegaron 34 i media millas: el barómetro señaló en el día 94°, i 85° en la noche.—A las 9 h. 50 m. p. m. se dejó sentir un fuerte temblor que duró como dos minutos i se repitió aún más fuerte una hora después: este incidente alarmó mucho á los indios por ser mui poco comunes los temblores en esas regiones; i aún se me aseguró que muchos de ellos en su ignorancia, lo atribuían á la presencia de los vapores; pero esta presunción desfavorable se disipó inmediatamente que se les explicó la causa del fenómeno, i no tardaron en venir á bordo trayendo frutas i víveres, por lo que fueron remunerados con dinero i varios otros obsequios que les mandé distribuir.

Día 28.—A las 5 h. de la madrugada zarparon los vaporcitos; i el "Morona" después de acabar de embarcar su leña i 776 piezas de peje salado que mandé comprar para las raciones de los vapores, lo siguió también á las 10 h. 30 m. a. m., navegando á toda fuerza hasta las 12 horas en que hubo que disminuirla, á causa de que los que manejaban la sonda anunciaron que solo había tres brazas frente á la isla *Roaboya*: á las 3 h. 15 m. p. m. llegamos á *Roaboya* (caserío i estación de leña) pero no fué posible tomar la poca leña que se había acopiado allí por encontrarse junto al puerto un banco que no tenía agua suficiente para este buque: en este sitio perdimos 36 m. i después seguimos adelante; i á una vuelta mas arriba dimos fondo á las 4 h. 15 m. frente á una chacra de plátanos perteneciente á unos infieles de la tribu "Cunivos', quienes huyeron despavoridos al aproximarse el vapor; mas habiéndoles hecho llamar i hablar con los intérpretes que llevaba, regresaron á sus casas, nos vendieron los plátanos que necesitábamos, i aun pude conseguir que algunos de ellos vinieran á bordo donde fueron

mui bien obsequiados i se retiraron contentos i satisfechos, asegurando que en lo sucesivo serían amigos de los vapores i aún prometieron que para el regreso de éstos tendrían leña buena cortada.—A las 5 h. 10 m. se levó la ancla i continuamos navegando basta la isla *Canaria*, donde fondeamos á las 6 h. 11 m. p. m., teniendo á los vaporcitos á los costados: el fondo general que encontramos en este día fué de 6 á 7 brazas: la singladura fué de 34 millae: el barómetro señaló en ese día 95 grados i 84 grados en la noche.

Día 29.—A las 5 h. 45 m. a. m. zarpamos del indicado lugar: poco despues nos separamos del convoi, i á las 9 h. 30 m. fondeamos abajo de la isla de *Ahuaitia* junto á un tambo de brasileros, donde se compró más peje salado, plátanos i yucas: á las 12 h. 15 m, p. m. seguimos la marcha i á las 3 h. 20 m. p. m. fondeamos serca del caño de *Cayaría* (1) en donde se encontraba un depósito de leña: poco después fondearon por los costados del "Morona", el "Napo" i "Putumayo": El fondo general en este día fué también de 6 á 7 brazas- la singladura de 69 millas: el barómetro señaló en el día 94 grados i en la noche bajó hasta 78 grados,

Día 30.—A las dos de la mañana de este día me embarqué en un bote acompañado del comandante del "Morona" i del R. P. F. Vicente Calvo, que ya se había constituído expontáneamente en capellan de la expedición, con el objeto de visitar el pueblo de Cayaría, situado á 25 millas del río, con el que se comunica por un caño que lleva el mismo nombre: á las 9 i cuarto de la mañana llegamos á la población, que sólo consta de diez i ocho matrimonios que han ido á establecerse allí de los pobladores de Sara-yacu; pero según me han asegurado, siguiendo dos días más arriba el mismo caño de *Cayaria*, se encuentra otra especie de población donde están reuniéndose los infieles nómados de la tribu de los "Remos" á quienes los padres misioneros catequizan con el objeto de bautizarlos i atraerlos á la vida social i cristiana.—El pueblo de *Cayaría* fué fundado por el padre Calvo el año de 1859: tiene una iglesia preciosa i un convento más espacioso i naturalmente más aseado que el de *Sara-yacu*: en *Cayaría* encontramos también á dos padres más, quienes

---

[1] Çallería

igualmente que el padre Calvo, nos franquearon cuanto tenían de útil para los vapores.—Después de haber almorzado i reconocido perfectamente todo lo que contiene Cayaría, regresamos al puerto donde llegamos á las 6 h. p. m.: el barómetro subió en el día á 95 grados i bajó en la noche á 75 grados.

Día 1º de diciembre.—A las 6 h. a. m. se presentaron seis indios infieles de la tribu de los *Shetebos* manifestando sus deseos de marchar á bordo de los vapores, pues hacía tiempo tenian preparadas sus flechas para ir á pelear con los infieles *antropófagos* "*cashibos*" del Pachitea: yo les hice comprender por medio de los intérpretes, que nosotros no íbamos á pelear sino á tomar presos á aquellos, por el delito de haber asesinado á los oficiales del "Putumayo"; pero de todos modos quisieron embarcarse, i fué preciso recibirlos á bordo.—A las 6 h. 30 m. zarpamos del puerto de Cayaría: la mañana estuvo bastante nublada, i poco después principió á llover con fuerza: á las 2 h. 45 m. p. m. paramos en *Puca-alpa*, donde don José Gordon había mandado acopiar leña para los vapores; pero la excesiva corriente i fuertes remolinos que hai en este sitio, nos obligaron á pasar adelante: á cinco millas más arriba encontramos los vaporcitos que estaban haciendo cortar leña, i á las 10 h. 30 m. a. m. dimos fondo en el mismo sitio, de donde mandé dos embarcaciones á recojer la leña de *Puca-alpa*: el resto de ese día permanecimos fondeados embarcando dicha leña, i la que cortaron en el mismo lugar, con sesenta indios que con tal objeto traía de los pueblos de Sara-yacu, Cashiboya i Cayaría: la lluvia cesó á las 3 h. p. m.: la singladura fué solamente de 33 millas: el barómetro subió en el día á 94 grados i bajó en la noche á 75: en la misma noche se notó que el río crecía.

Día 2.—A las 7 h. 30 m. a. m. zarparon los vaporcitos después que sus tripulaciones oyeron la misa que el capellán de la expedición, R. P. Calvo, celebró sobre la cubierta del "Morona": á las 9 h. siguió éste el viaje, i á la 1 h. 30 m. p. m. dimos fondo frente á la boca del río *Tamayo*, [1] con el doble objeto de tomar víveres de una chacra de infieles de la tribu de Shetebos i con el de esperar á los vaporcitos que no

[1] Tamaya

llegaron hasta las siete á causa del mal combustible que traían: la singladura fué de 26 millas: el barómetro subió á 88° en el día i bajó á 76 en la noche.

Día 3.—A las 5 de la mañana zarparon los vaporcitos, i á las 6 los siguió el "Morona": á las 10 h. 50 m. a. m. dejamos el gran Ucayali i entramos en las aguas del delicioso río Pachitea: á las 11 h. 15 m. fondeamos á tres millas adentro después de saludarlo con un tiro de cañón á bala: en el fondeadero encontramos siete brazas de agua: los vaporcitos llegaron á la 1 i 30 m. p. m., é inmediatamente saltó la gente á tierra á cortar leña, custodiados por algunos soldados, porque ya desde este punto son de temerse los ataques sorpresivos de los infieles *cashibos*. En este día se navegaron 27 millas en el Ucayali i 3 i media en el Pachitea; el barómetro subió á 92° en el día i bajó en la noche á 78.

Día 4.—Toda la gente de los buques siguió este día cortando leña hasta las seis, hora en que paró el trabajo: el barómetro subió en el día á 95° i bajó en la noche á 78.—En el mismo día mandé á unos infieles *cunibos* que habitan en la desembocadura del Pachitea, á *Shanayo* (en la margen izquierda del Pachitea) á rraer unos *cashibos* mansos que existen allí, porque según los informes que me suministraron, aquellos podían servirme de guías en la expedición que proyectababa, con el objeto de apresar á los *Cashibos antropófagos* de la margen opuesta, que en agosto del año anterior asesinaron á los oficiales del vapor "Putumayo", los infortunados Távara i West.

Día 5.—En este día se embarcó la leña en los vapores con una parte de la gente i la otra siguió cortando hasta las 6 h p. m., en que paró el trabajo: el barómetro subió en el día á 90° i descendió en la noche á 78°: el río Pachitea comenzó á bajar sensiblemente.

Día 6.—A las 8 de la mañana quedaron expeditas las máquinas de los vapores, i habiendo tomado á bordo á los *Cashibos* guías que había mandado á buscar, á las 10 h. a. m. zarpó el convoi, teniendo el "Morona" encendido una sola de sus calderas: navegamos con mucho cuidado: á las 3 h. 45 m. p. m. dimos fondo á tres millas más abajo de *Chonta-isla* con el objeto de que no sintiesen el ruido de los vapores los salvajes antropófagos que malograron la primera expedición del "Putumayo"; i á cuyo camino distaba po-

co: en este día anduvimos 41 millas desde el lugar donde se cortó la leña.—Para el fin indicado dispuse marchar en botes al puerto de los *Cashibos* con la gente armada de los vapores destinada á esta expedición.—En efecto estando listos los botes i embarcada la gente, emprendimos la marcha á las 4. h. 20 m. p. m. dejando orden á los vapores de que al día siguiente mui temprano subiesen á colocarse en el lugar donde debíamos dejar las embarcaciones.

De lo que se ejecutó en el resto de esa noche i en la jornada del día siguiente 7 de diciembre, en que los salvajes asesinos *antropófagos* recibieron el castigo que merecían, doi un parte especial i circunstanciado al supremo gobierno.

Día 8.—Habiendo regresado con felic idad en la tarde del día anterior, i después de reconocido el te rreno por la orilla donde podía haber alguna emboscada de salvajes, á las 9 h. a. m. zarpó el convoi del puerto que se denominó "Puerto del castigo" marchando por delante los vapores chicos para marcar el fondo, con dirección á *Chonta-isla*; i tomando el canal de la margen derecha, navegamos con fondo variable de 4, 3, 2, 2 i media i 1 i media brazas hasta el pongo de *Pascual-Ticrahsca*: de allí fué disminuyendo el fondo hasta dos brazas: por la margen izquierda los vaporcitos izaron señal de poco fondo, por lo que el "Morona" disminuyó su andar hasta que encontramos una braza de agua; entonces se dió atrás á la máquina, fondeamos en dos brazas sobre piedra; pero como no agarrase la ancla, se levó i retrocedimos á fondear en la misma encenada sobre la margen derecha cerca de un banco de cascajo. El "Napo" salió á sondear i no encontró paso para el "Morona", por lo que los dos chicos tuvieron que fondear por nuestra proa; i permanecimos en esta disposición el resto de la noche: en este lugar el "Morona" dió leña á los vaporcitos para 24 horas: el temperamento es algo más soportable que el del Ucayali, á pesar de que en el barómetro la diferencia era mui pequeña: en las 3 h. que en ese río se navegó, la corredera marcó 18 millas; la corriente cada vez más fuerte, especialmente desde las tres de la tarde en que comenzó á crecer el río á razón de seis pulgadas por hora.

Dia 9.—Como el río hubiese crecido bastante, desistí de la idea de hacer regresar al "Morona" i dispuse que continuara el viaje hasta donde fuese posible.—Con tal propósito

el "Morona" levó ancla á las 8 h. a. m. i tomamos la orilla izquierda donde se encontró un canal de tres i media brazas: allí tuvimos que aguantarnos sobre la máquina contra la corriente para dar lugar á que pasasen los vaporcitos: el "Putumayo" fué el primero que zarpó; pero á poca distancia del fondeadero paró su máquina i retrocedió impulsado por la corriente, hasta que pudo fondear en un bajo de cascajo cerca de aquel donde habíamos pasado la noche: el "Napo" que acababa de levar su ancla principió á andar, cuando se paró también por haberle faltado un amarra de los guardines del timón; pero pocos segundos después se reparó la falta i siguió nuestra dirección colocándose por la proa para señalar el canal: mas como el "Putumayo" permanecía fondeado tuvimos, que regresar, nos aguantamos por su popa i se le preguntó ¿qué tenía? contestó; que una chaveta de la rueda de babor se había safado, pero que ya estaba segura: inmediatamente seguimos el viaje á las 9 h. 8 m. a. m. tomando la costa izquierda hasta acercarnos á la isla de *Tibi;* al pasar frente á ella, para tomar la orilla opuesta del río, experimentamos una corriente mui rápida de 5½ i 6 millas; seguimos abante hasta las 2 h. 30 m. p. m.: una vuelta ta antes de *Macoya* encontramos una corriente aún más rápida que la anterior; el "Putumayo" marchaba por delante; i como para vencer dicha corriente fué necesario darle á la máquina toda su fuerza, al terminar el paso rompió la exéntrica de la rueda de babor i por consiguiente se paró la máquina: entonces la corriente lo llevó hasta cerca de la última punta que habíamos pasado en donde pudo fondear; pero como la corriente fuese excesivamente fuerte i sobre un fondo de piedra, faltó la cadena, perdiéndose trece brazas de ella i la ancla de babor: entonces quedó nuevamente el vapor á merced de la corriente que lo arrastró hasta frente al morro *Macoya* en donde largó su otra ancla i pudo aguantarse un poco: el "Napo" que había vencido el paso i nosotros estábamos próximos á vencerlo, cuando hubo que parar la máquina i dimos fondo con la ancla de babor i 30 brazas de cadena sobre un fondo de tres brazas de agua; pero no fué suficiente para poder contener el buque que retrocedía impulsado por la corriente; asi es que se levó de nuevo la ancla para buscar mejor fondeadero: como entretanto el "Putumayo" hacía cañonazos de señal de avería, se hizo regresar al "Napo"

para que le diese auxilio: el "Morona" acabó de levar su ancla i también se acercó á los chicos por la costa izquierda sobre la que dimos fondo bajo las mismas condiciones que en el sitio anterior: más como el fondo era siempre de piedra i la corriente tan fuerte, no podía el buque aguantarse, se levó otra vez i se abrió á medio río, desde donde observamos que el "Napo" le había pasado el "Putumayo" una espía á pesar de estar éste fondeado i sobre su máquina, para impedir que la corriente lo arrastrase. Como no era posible permanecer en esta disposición; tanto más, cuanto que hasta entonces solo teníamos sospechas de la avería, por lo que se mandó averiguar la segunda vez que fondeamos, al primer ingeniero del "Morona" Mr. Wallce, ordenó el comandante gobernar nuevamente sobre la costa izquierda pasando por la proa del "Napo" hasta mui cerca de tierra donde dimos fondo sobre dos brazas escasas de agua i en un fondo de cascajo; así es que fue necesario arriar 50 brazas de cadena para que el buque quedase fondeado á las 4 h. 30 m. p. m.: inmediatamente se ordenó al "Napo" pasase el remolque que tenía del "Putumayo" á la popa del "Morona" i que tomase su fondeadero por nuestra proa: lo que ejecutó acercándose hasta que recibimos la espía i en seguida se pegó á tierra i dió fondo amarrándose con una espía. En el instante se procedió á reparar la avería de la rueda del "Putumayo" que se encontraba en mui mal estado, i cuyo trabajo debía durar, según los ingenieros, de tres á cuatro días: á las 6 h. p. m. se notó que el río bajaba demasiado, i como estábamos sobre dos brazas escasas de agua i este buque cala de 7 á 8 pies, fué indispensable levar i fondeamos á medio río en tres brazas de agua i con 50 de cadena; así permanecimos en la noche: en esta singladura avanzamos 42 millas en 5 h, 30 m. de navegación, sin descontar la corriente que no ha podido ser menos de 5 millas por hora: el barómetro snbió en el día á 82° i bajó en la noche á 75: la corriente disminuía á proporción que el río bajaba.

Día 10.—Permanecimos fondeados i el "Putumayo" reparando su avería: la gente útil de á bordo, escoltada por la tropa, se ocupaba en cortar leña: el barómetro subió en el día á 88° i bajó en la noche á 74: el río seguia bajando á las 6 h. p, m. habia una braza de diferencia.

Día 11.—Permanecimos como el día anterior: en el "Pu-

tumayo" se trabajaba con el mayor empeño: el río siempre bajando durante el dia, pero en la noche dejó de bajar: el barómetro subió á 82° i descendió á 83 en la noche.

Día 12.– Siempre fondeados: la gente se ocupó en conducir la leña del monte á la playa i en embarcarla: el río subia paulatinamente; en la tarde habia crecido un pié: al "Putumayo" le restaba poco que hacer para seguir el viaje: el barómetro subió en el día á 88° i descendió á 78 en la noche.

Día 13.—A las 6 h. 30 m. a. m. quedó listo el "Putumayo" é inmediatamente mandé que se encendieran las máquinas de los vapores: á las 10 h. 15 m. a. m. zarpó el "Putumayo" i á las 11 h. lo hizo el "Morona": el "Napo" se atrasó un poco por no tener aún lista su máquina. Habíamos navegado unos tres cuartos hora, cuando al vencer la primera vuelta del río, fuimos sorprendidos por la vista de un espectáculo verdaderamente grandioso que ofrece un grupo de preciosas islas que descubrimos las que caprichosamente se ha reunido para dar mayor belleza al paisaje más hermoso i pintoresco que se encuentra en el Pachitea; á este grupo delicioso se le puso el nombre del *Archipiélago de Magdalena*. A la 1 h. 15 m. tuvo que fondear el "Morona" junto á este archipiélago por no encontrarse paso: se mandó un bote á sondar i á medio río se encontró un canal en dirección, ó por entre la segunda i tercera isla, de dos i tres brazas de agua; inmediatamente se levó la ancla á la 1 i 30 m. p. m. i seguimos adelante navegando mui despacio: en estas circunstancias apareció el "Napo" i pasó por nuestra proa para marcar el canal. Pasamos, pues, el hermoso archipiélago con el fondo menor de dos brazas. A cuatro vueltas más arriba se encontró la ensenada en que está la quebrada ó riachuelo llamado *Auca-yacu*, cuyo paso es mui difícil, pues apenas deja un canal sobre la margen izquierda de 25 á 30 yardas, todo él de piedras. En seguida entramos en una hermosa encañada de veinte millas de largo, cuyas dos orillas bastante elevadas son de piedra granito que parece cortada á pico, sobre el nivel del Pachitea i fondo constante de tres á cuatro brazas: navegamos asi hasta las 6 p. m. en que fondeamos, habiendo avanzado solamente 35 millas en el día, deduciendo la corriente que fué de tres millas: en este día el barómetro subió hasta 92° i bajó en la noche hasta 78.

Día 14.—A las 6 h. 30 m. a. m. dejó el convoi este sitio,

marchando por delante el "Napo" que marcaba el fondo: á las 8 h. pasamos la isla de *Sebuya*, i á dos vueltas más arriba, á las 8 h. 30 m. por una equivocación en las señales del fondo, se varó el "Morona" sobre una braza escasa de agua: los vaporcitos pasaron á sondear i reconocer el canal; entretanto se amarró un calabrote á un árbol que había por nuestra proa: el río crecía con rapidez, de modo que la proa del buque que estaba casi á flote, se aconchaba sobre la orilla derecha en que nos habiamos varado de popa, por lo que se amarró una espía por la popa que tesaba cada vez que se movía la máquina. Asi estuvimos hasta las 6 de la tarde en que el río creció pié i medio, de suerte que con solo alar por la espía de popa i mover la máquina salimos á esa hora, arriando todas las espías por la banda, una vez que el buque pudo gobernarse: en seguida fondeamos en medio río sobre tres brazas de agua con 60 de cadena; pero no fué suficiente, pues la corriente hacía garrear siempre el buque, por ser el fondo de cascajo; de manera que tuvimos que levar al instante, i un poco más arriba conseguimos dejar el buque seguro con 15 brazas de cadena para tres de fondo. Amenazaba una tempestad mui fuerte de SO., i poco después descargó con mucha lluvia i viento recio, que duró hasta las once de la noche: con este motivo el río creció bastante: en la varada perdimos la mariposa de la única corredera que teníamos, la que quedó inutilizada; de suerte que en lo sucesivo, hemos tenido que apreciar las distancias solamente por las evoluciones de la máquina, lo cual nunca es mui exacto: el barómetro subió en el día á 92° i descendió en la noche á 78.

Día 15.—A las 6 h. 30 m. a. m. zarpamos de este lugar, i á las 8 h. 35 m. dimos fondo arriba de *Santa Teresa* para esperar el "Putumayo" que se demoraba demasiado, á las 9 h. 30 m. apareció por nuestro costado de estribor i se le ordenó que pasara á vanguardia; á las 10 h. 15 m. seguimos el viaje: el "Napo" siempre marcando el fondo por delante: á las 11 h. 30 m. avistamos el "Putumayo" fondeado en la playa de la isla *Chupamaite*; nos acercamos á él i su comandante manifestó no poder continuar porque el pistón de la máquina necesitaba repararse, i que teniendo que pasar una corriente, no se podía forzar la máquina sin exponer al buque: esto nos obligó á fondear para que se hicieran todos los reparos convenientes: la gente se mandó á tierra

á cortar leña: el barómetro subió en el día á 90° i bajó en la noche á 78.

Día 16.—A las seis de la mañana el capellán de la expedición R. P. Calvo, nos dió misa i después la gente saltó á tierra á cortar leña: el "Putumayo" quedó listo en la tarde: el barómetro subió en el día á 92° i bajó en la noche á 78.

Día 17.—Mui de mañana el "Putumayo" probó su máquina i resultó haberse remediado lo mejor posible la avería: los otros vapores encendieron también sus máquinas mientras la gente se ocupaba en embarcar la leña que se había cortado: á las 11 h. a. m. zarpó el "Putumayo" i á las 12 h. 15 m. p. m. lo hicieron el "Morona" i el "Nano" que le señalaba el fondo: á la 1 h. 30 m. dejamos al "Napo" por encontrarnos en una encañada de cinco brazas constantes de agua: á las 2 h. 15 m. p. m. paramos frente á una chacra de yucas i zapallos perteneciente á los salvajes de la margen izquierda, i mandé una embarcacion con diez indios i seis soldados, quienes regresaron á las 3 h. 14 m. p. m. trayendo algunos de los expresados víveres: á esa hora salimos navegando hasta las 5 h. p. m. en que, habiendo encontrado al "Putumayo" en la encañada de *San Fernando*, dimos fondo con mucha dificultad por ser este de piedra, i solo pudimos asegurar el buque amarrándonos á tierra con una espía: á las 8 h. p. m. fondeó el "Napo" que lo habíamos dejado atrás: el "Putumayo" perdió su palo dos millas antes de *San Fernando*, donde se encuentra una corriente fuerte que lo aconchó á la orilla, que es de un bosque grueso i enmarañado: el barómetro subió á 90° en el día i bajó á 78 en la noche.

Día 18.—En la mañana de este día se mandó la gente á reconocer el monte por ambas orillas para ver si podían cortar leña, pero á las 9 h. 30 m. a. m. regresaron asegurando que era imposible, por estar en esas inmediaciones todo el bosque innundado. Casi á la misma hora se presentaron por la orilla izquierda algunos salvajes, i dos de ellos se acercaron al fondeadero del "Morona", á la vez que pidiendo herramienzas de agricultura: luego que se les vió, se ronzó el cañón i se armaron algunos soldados; pero esto fué inútil, pues solo pretendian ser obsequiados de los objetos que pedían; i así se hizo, mandando un bote á tierra, lo que no les agradó mucho, pues decían que querian ser amigos pero que

no fuesen á tierra i que los *fierros* se los votasen solamente de á bordo: los indios i marineros que saltaron con las hachas i machetes i otros objetos que destiné para obsequiarlos, los abrazaron i recíprocamente se dieron muestras de amistad; pero luego que se hicieron dueños de los efectos se internaron al bosque á todo escape. Como no era posible cortar leña en este paraje mandé que se encendieran las máquinas de los vapores i á las 11 h. a. m. zarparon el "Napo" i "Putumayo" con orden de parar en el primer lugar á propósito para hacer leña: á las 12 h. salió el "Morona" con una sola caldera i quemando parte del poco carbón que teníamos reservado á bordo para un caso fortuito. A la 1 i 15 m. de la tarde, estando ya á la vista de los vaporcitos, notamos que el buque iba levantándose de proa i que sucesivamente dejaba de andar hasta que paró, i retrocedía á pesar de estar funcionando la máquina con toda fuerza: se mandó sondar i se encontró que el buque, en estas circunstancias, estaba sobre cinco brazas de agua i con corriente de 4 á 5 millas, que no es bastante para hacer retroceder al "Morona," inquietado el Comandante con este incidente, tomo la costa izquierda dejando al centro del río por donde navegábamos, con cuya operación continuó bien el buque. No pudimos, pues, conocer á punto fijo la causa de tan raro fenómeno, i la única á que generalmente se atribuyó, como la más probable, fué á que el vapor hubiese montado sobre algún palo que, firme en el fondo del río i cubierto con el agua contuvo su velocidad: i como el buque se levantase de proa, perdiendo su nivel, en el que las ruedas obran con la fuerza necesaria, pudo entonces la corriente hacerlo retroceder una pequeña distancia; hasta que se tomó la orilla, pues el buque no había perdido su gobierno. Diez minutos después fondeamos al costado del "Putumayo" sobre 5 brazas de agua en un magnífico fondeadero de arena cerca del pequeño río llamado *Sungaro-yacu*: el barómetro subió en el día á 80° i descendió en la noche á 75. Como á más del buen fondeadero el lugar era aparente para el cortío de la leña, dispuse que paráramos allí algunos días hasta acopiar el combustible suficiente, cuando menos hasta llegar a l río Palcazu.

Día 19.—Permanecimos fondeados, haciendo cortar leña en este sitio, donde es abundante la mejor madera que se co-

noce para este uso: en este día murió una de las mujeres salvajes que fueron tomadas prisioneras en el combate con los *cashivos de Chonta Isla*: el R. P. Calvo le bautizó antes que espirara, i después se la dió sepultura: no fué posible conocer la enfermedad de esta desgraciada, pues solo se reveló por la extraordinaria hinzhazón de todos los miembros de su cuerpo. Después de muchos días de creciente, el río bajó ese día 5 piés: el barometro subió en el día 92° i descendió en la noche á 78.

Día 20.—La gente se ocupó en seguir cortando i embarcando leña: el río bajaba con lentitud: el barómetro subió en el dia 92 i descendió en la noche á 78.

Día 21.—La gente siempre ocupada en el cortío i embarque de la leña. Como muchos de los prisioneros *cashivos* que tenía á bordo del "Morona", comenzaron á hincharse, los mandé en este día en una embarcación al pueblo de *Cashibo ya* en el Ucayali, al cuidado del Gobernador de aquel lugar,- i bajo la inspección inmediata de los padres misioneros allí residentes, hasta que el Supremo Gobierno disponga de ellos lo que crea conveniente. El río siguió bajando mui poco hasta los 6 h. p. m. en que se notó que principiaba á subir el barómetro subió en el día á 29° i bajó en la noche á 78.

Día 22.—Desde las cuatro de la mañana principió una lluvia fuerte pue duró todo el día, por cuya razón se cortó mui poca leña: el río creció con este motivo cerca de seis piés; el barómetro ascendió á 80° en el día i bajó en la noche á 78.

Día 23.—En es este día se cortó bastante leña: el río principió á bajar, i gradualmente con más rapidez que lo que habia subido: el barómetro subió á 92° i bajó en la noche á 78.

Día 24.—La leña se cortaba i embarcaba con la mayor actividad posible: el río siguió bajando, á las 6 h. p. m. había bajado 6½ pies: á esa hora se acabó también de embarcar la leña á los vapores: el barómetro subió en el día á 90° i descendió á 78.

Día 25.—A las cuatro de la mañana el capellán dió la misa á bordo del "Morona:" las máquinas se habían encendido desde las dos, así es que á las 6 h. a. m. zarpó el convoi marchando por delante el "Napo" i el "Putumayo," marcando el fondo que era de 4 i 5 brazas constantes: pocos

minutos después pasamos por el costado del "Napo" que andaba mui despacio, á causa del combustible húmedo: en seguida pasamos frente á la quebrada *Sungaru-yacu*: el "Putumayo" iba marcando el canal al "Morona:" á una vuelta más arriba de *Sungaro-yacu* nos mantuvimos aguantándonos sobre la máquina en la corriente, esperando al "Napo" por espacio de una hora; i como no pareciese en este tiempo seguimos andando, con el fin de mandar al "Putumayo" á informarse de la causa de la demora de aquel buque: á las 9 h. 30 m. a. m. dimos fondo cerca de *Puca-quebrada*: á las 10 h. 45 m. pasaron los vaporcitos por nuestro costado, permaneciendo nosotros algún tiempo más, para esperar el regreso de un bote que se mandó á pescar á dicha quebrada: á las 12 h. 20 m. seguimos adelante, i vimos que regresaba el "Napo" temiendo que hubiese ocurrido alguna novedad en el "Morona:" se le hizo señal de que avanzase, i navegamos el resto del día sin novedad por canales de 3 á 4 brazas i con una corriente menos rápida: á las 4 h. 45 m. p. m. dimos fondo frente á la quebrada de "Saman" en una braza i media de agua i con 60 de cadena; pues el fondo en este lugar es de piedra i la corriente es demasiado fuerte, por lo que el buque garreaba: el barómetro en el día solo subió á 88°.

Día 26.—A las 5 a. m. principió á aclarar i el río aumentaba poco. A esa hora se tocó el pito en el "Morona", para que los vapores chicos alistasen sus máquinas, á las 6 h. se levantaron las anclas i zarparon de este sitio, siendo el "Putumayo" el que marcaba el canal al "Morona": mas á poca distancia, i también por equivocación en las señales, varó el "Morona" de proa; pero se dió á atrás la máquina, i el buque flotó impulsado por la corriente: seguimos después pegados á la costa derecha con fondo de dos i tres brazas al frente de la isla de Samán: el "Napo", se había quedado un poco atrás por falta de vapor; dos vueltas más arriba el "Putumayo" marcaba tres brazas; sin embargo, sentimos que el "Morona" tocó de proa; paramos, i la corriente lo volvió á poner á flote: eran las 7 h. 15 m. a. m.; poco después tocó el buque por la proa: se le dió andar á la máquina adelante, pero no fué posible evitar que girase sobre la popa, que aún estaba varada: impulsado por la corriente hasta quedar con la proa para abajo, lo que ocasionó que el buque

permaneciese doce segundos inclinado sobre babor, formando un ángulo de 18 grados: después quedamos apresados á la vez que á flote; pero atravesados en un canal, que aunque de buen fondo, era mui estrecho, lo que, á pesar de la mala disposición en que se encontraba el buque, nos puso en la imperiosa necesidad de fondear con la ancla de babor, que era la mayor, pues la de estribor nos inspiraba gran desconfianza por su poco peso; la fuerza que la cadena hacía era tanta que faltó uno de los eslabones: después habiendo conseguido aproar un tanto el buque, se dió fondo con la ancla de estribor, i sólo así pudo conseguirse que hiciese cabeza i quedara fondeado: la ancla de babor se perdió con veinte brazas de cadena: á las 8 h. 30 m. a. m. llegó el "Napo" i pasó á buscar el canal i encontró que cerca de la costa izquierda existía un canal de tres brazas de agua: inmediatamente se levó i á las 9 h. 15 m. a. m. seguimos el viaje: poco después encontramos al "Putumayo" fondeado esperando el resto de convoi que siguió avante mientras aquel levaba su ancla, la que probablemente se agarró en piedras grandes, pues rompió sus uñas: á las 11 h. 20 m. a. m. cerca del río *Llulla Pichis*, encontramos solo braza i media de agua, lo que nos obligó á fondear diez minutos después: en este momento se acercó á nuestro costado de babor el "Putumayo", salió una embarcación que fué á buscar el canal; i media hora después regresó sin haber encontrado sino un canal de braza i media larga, bastante para este buque, pero que era demasiado peligroso pasar por él, por lo que el comandante del "Morona" creyó que era más conveniente dejarse ir atrás sobre el ancla: nos acercamos á tierra i dimos fondo en tres brazas de agua con diez de cadena, i queedó el buque seguro: el río crecía i esperábamos que en la noche creciese tres piés más para subir. Como los víveres se iban agotando casi completamente, i notando que eran cada día mayores los inconvenientes que se ofrecían para la navegación del "Morona", dispuse que el mismo día siguiera el "Putumayo" en comisión á buscar recursos en el Mairo para los otros buques: el "Napo" quedó fondeado por la aleta de babor del "Morona": desde las 3 h. 30 m, p. m. que zarpó el "Putumayo" el río comenzó á crecer á razón de dos pulgadas por hora: el barómetro subió en el día á 86° i bajo en la noche á 78°.

Día 27.—A las 4 a h. 30 m. a, m. principió á crecer el río de una manera extraordinaria, embarcando mucha palizada, lo que hizo que el "Morona" comenzase á garrear: á las 5 h. 30 m. se arrió hasta 60 brazas de cadena: pero como no fué suficiente, se pasó una espía á tierra i solo así pudo quedar el buque aguantando: la atmósfera estaba mui nublada i la lluvia cada vez más copiosa: sin embargo, á las 7 h. 30 m. al m., estando listas las máquinas, se principió á maniobrar i salimos á las 9 h. 30 m.: á poco rato pasamos frente al río Llulla Pichis sobre las tres brazas de agua, de modo que en la noche el Pachitea había crecido de ocho á nueve piés: el Llulla Pichis se precipitaba con tal rapidez que en su confluencia con el Pachitea, se formaban olas tan grandes como las que pueden verse en el mar: en adelante navegamos ese día siempre en 4, 5, i 6 brazas de agua; solamente al terminar la encañada de *Santa Marta*, la vuelta es tan forzada que una mala maniobra puede exponer á fracazar un buque: felizmente el río en este lugar es tan profundo que no es posible varar: subiendo es más ventajoso, antes de tomar la vuelta, pegarse todo lo posible á la costa derecha: después seguimos navegando perfectamente: á las 5 h. p. m. encontramos al "Putumayo", que, habiendo concluído su combustible, lo estaba cortando en tierra: pasamos dándole orden que al día siguiente siguiera su viaje tan luego que tuviese la leña suficiente: á las 6 h. 30 m. p. m. el "Morona" dejó el Pachitea i entró en el lindísimo *Palcazu* que fué saludado con un cañonazo á bala; i á poca distancia de su confluencia con el río Pichis fondeamos en 4 brazas de agua con 35 de cadena sobre fondo de fango: el barómetro subió en el día á 80° i bajó en la noche á 78°.

Día 28.—Desde las seis de la mañana se mandó gente á cortar leña á tierra: á las 11 h. a, m. llegó el "Napo" dejando al "Putumayo" en el mismo sitio en que lo dejamos el día anterior: hasta la una de la tarde se había recibido á bordo del "Morona" 1,100 rajas de las que se dieron 300 al "Napo": á las 3 h. 15 m. se levaron las anclas marcando el "Napo" el fondo de 3, 4 i 5 brazas en las primeras tres vueltas hasta cerca de la isla del "doctor Pazos", desde donde disminuyó el fondo hasta dos brazas: seguimos avante con fondo variable hasta el lugar que se llama el "Morona", en donde se encontró un canal, que aunque de bastante fondo,

es demasiado estrecho para que pueda navegar un buque tan grande como el "Morona": así es que á á las 5 de la tarde se mandó parar la máquina i retrocedió el buque como una milla, hasta que se encontró un buen fondeadero en que se largaron las dos anclas sobre cuatro brazas de agua.

Día 29.—A pesar de que el río no había disminuído en la noche, por el reconocimiento que se hizo mui de mañana, me convencí de que era imposible que el "Morona" pasara adelante, por lo que dispuse que este buque permaneciera en su fondeadero. Habiéndosenos reunido el "Putumayo" á las 7 h. a. m. me trasbordé al vapor "Napo" i haciéndolo igualmente á éste i al "Putumayo" las personas que me acompañaban, zarpamos á las 9 h. a. m. i navegamos con suma lentitud, á las 4. h. p. m. llegamos á la isla *Quintina*, donde encontramos una corriente tan fuerte que á la simple vista parecía imposible vencerla, especialmente teniendo en cuenta el malísimo combustible que llevábamos, que no permitía sostener alto el vapor para darle toda la fuerza á la máquina, sin embargo, el "Putumayo" intentó pasar dicha corriente, pero no pudo, i nos vimos obligados á amarrarnos á un palo de la orilla para hacer bastante vapor; en efecto, luego que este subió á 90 libras pudo vencer la corriente, aunque no sin grande dificultad i peligro, por encontrarse en este sitio muchos peñascos: el "Putumayo" que todavía tenía carbón, dejó al "Napo" á las cinco de la tarde, pero 30 minutos después tuvo que fondearse á una vuelta más arriba de la isla Quintina á cuyo lugar arribó el "Napo" á las 6 h. 20 m., en tres brazas de agua i ocho de cadena: allí pasamos la noche sin novedad: el río no subió ni bajó ni una línea.

Día 30.—A las 6 h. 30 m, a. m. dejamos este sitio, i navegamos sin novedad hasta las islas que llamamos del "Putumayo"; de cuyo lugar dispuse que el buque de este nombre dejando un poco de carbón al "Napo", siguiese de frente hasta el puerto de Mairo, donde esperábamos encontrar toda clase de auxilios: pero habiendo encontrado á dos vueltas antes de la desembocadura del río Pozuzo una fuertísima corriente no pudo vencerla con toda la fuerza de su máquina, no obstante de haberlo intentado por cuatro veces. El "Napo" permaneció fondeado en el mismo sitio donde lo dejó el "Putumayo": en la noche no hubo novedad.

Día 31.—Habiéndose notado al amanecer que la corriente era más rápida á causa de la fuerte creciente del río en la noche, lo que por consiguiente hacía de todo punto imposible el paso del "Napo", que no tenía combustible aparente para dar á su máquina la fuerza necesaria para romper dicha corriente, mandé por tierra á mi ayudante el capitán D. Ramón Herrera, acompañado de tres indios á traer carbón del "Putumayo", cuyo buque suponíamos ya anclado en el Mairo. Dichos comisionadòs no regresaron en todo el día, porque, según me informé después, no les fué posible hacerlo absolutamente: á las nueve de la noche se hizo el cañonazo de ordenanza, el que fué contestado por el "Putumayo", i esto nos hizo creer que no se encontraba mui distante.

Día 1º de enero de 1867.—En el acto que aclaró el día se notó que durante la noche el río había bajado una i media brazas i que la corriente había disminuído igualmente mucho: en su consecuencia, encontrándose lista la máquina, nos resolvimos á salir como en efecto lo verificamas, á las 7 a. m., navegando por el costado izquierdo de la isla: á las 7 h. 35 m. encontramos el bote del "Putumayo que bajaba á cargo del entusiasta i patriota expedicionario don Adolfo Gordón, trayéndonos el carbón pedido: estando á nuestro costado nos aguantamos sobre la máquina para recibirlo, i después de amarrar la embarcación por la popa, seguimos nuestra marcha hasta las 12 del día en que vimos al "Putumayo" fondeado: al pasar por su costado ordené á su comandante que siguiese nuestras aguas. A las 2 h. 15 m. p. m. oímos unos gritos dentro del bosque ; se hizo un cañonazo i aparecieron en la orilla los indios que acompañaron al capitán Herrera, á quien como he dicho, se le había mandado por tierra á buscar carbón al "Putumayo": se arrió un bote para tomar á dichos indios, aguantándonos sobre la máquina; i un poco más arriba tomamos también al expresado capitán, que bajaba en una balsa con otro indio, después de haber pasado la noche perdidos en el bosque: entre tanto se nos reunió el "Putumayo" i continuamos la marcha: á las 3 h. p. m. se concluyó el carbón, por lo que tuvimos que fondear á la orilla izquierda del río para lograr hacer vapor con la leña: al "Putumayo" se le dió orden de que siguiera adelante, haciéndolo también poco después el "Napo" i á las 6 h. 10 m. p. m. logramos arribar al tan deseado

puerto del Mairo que se denominó *Puerto del General Prado* saludándolo con veintiún cañonazos, en medio del entusiasmo i júbilo de que estaban poseídos todos los de la expedición exploradora, que acababa de obtener un resultado tan brillante, que ofrece al país un grandioso porvenir.

Pero en medio del contento general fué profunda la impresión que causó en el ánimo de todos el hecho de encontrar completamente desierto el puerto indicado, contra todas nuestras esperanzas, i en circunstancias de haberse ya agotado los víveres á bordo. Hubo pues que resignarse el al mal, é inmediatamente mandé salir dos comisiones, una al Pozuzo, para la que expontáneamente se prestaron el R. P. Calvo i don Adolfo Gordón, i otra á Huánuco compuesta del capitán don Emilio Valdizán i el 2? comandante del "Napo" don José A. Carrillo, en busca de víveres para la numerosa tripulación de los vapores.

Tales son los pormenores que han tenido lugar durante los cincuenta días empleados en la exploración de los ríos que la expedición ha surcado desde la boca del Ucayali hasta su arribo en el puerto General Prado situado en la margen izquierda del río Mairo, treinta leguas distante de la ciudad de Huánuco, capital de la nueva provincia litoral del mismo nombre. Mi ánimo al consignar todos los detalles de esta expedición, con respecto á los accidentes que ofrecen los ríos, con prescindencia de toda otra apreciación, ha sido darlos á conocer para que tanto el supremo gobierno, como los que emprendan nuevos viajes por el trayecto que ahora se ha atravesado, puedan formarse un concepto cabal acerca de la navegabilidad de estos ríos i de sus accidentes.

Sin mayores elementos que los que una expedición improvisada ha podido proporcionarse, sin la asistencia de personas competentes en ciencias naturales para estudiar en todas sus fases la distancia recorrida, ni los instrumentos necesarios para poderlos determinar de una manera astronómica, guiada tan solo por el vehemente deseo de adquirir el convencimiento de si podia ó no navegarse en buques de alguna proporción hasta el Mairo i prestar al país el servicio de resolver este problema; ha tenido que atenerse en sus propios esfuerzos i llenar de la mejor manera la misión que se impuso, cuyo éxito le permite aseverar que desde el Atlántico hasta 30 leguas de la ciudad de Huánuco, el tráfico no ofrece el

menor inconveniente á la navegación de vapores hasta de 500 toneladas, de constrnccióu adecuada.

Lima, febrero 11 de 1867.

Benito Arana

PARTE DEL COMANDANTE DEL VAPOR "MORONA", TENIENTE 2.° DON EDUARDO RAIGADA.

Comandancia del vapor
"Morona"

Al ancla.—Iquitos, febrero 16 de 1867.

Señor capitán de corbeta graduado mayor de órdenes del departamento.

S. C.

Como soi el oficial facultativo más caracterizado de la expedición fluvial compuesta de los vapores "Morona", "Napo" i "Putumayo", que el 12 de noviembre último zarpó de este puerto con el objeto de explorar los ríos Pachitea i Mairo, á órdenes del prefecto del departamento don Benito Árana, tengo el deber de dar á U. el parte detallado del éxito de la expedición, á fin de que por su conducto llegue al conocimiento del señor comandate general del departamento i del supremo gobierno.

Al redactar este parte, tuve la idea de pasar por alto la relación de mi viaje desde este punto hasta la boca del Pachitea, porque siendo ese camino tan conocido i frecuentado no queria repetir lo que tantos han dicho i que todos saben; pero teniendo en consideración que estos conocimientos solo alcanzan á los que viven en estas riveras, he creído oportuno, con riesgo de hacer pesado este documento, dar una relación minuciosa desde que dejé este fondeadero, según paso á exponer.

El 12 de noviembre último, teniendo á bordo al señor prefecto i secretario, diez vigilantes i diez soldados de la columna de marina á cargo de sus respectivos oficiales, un mes de raciones, tres mil doscientos soles para los gastos de la expedición i el combustible de leña necesario, inclusas dos toneladas de carbón de piedra, zarpé con el buque de mi mando á las 8 h. 20 m. a. m. con dirección al puerto de Nauta, pasando á la 1 h. 30 m. p. m. frente al pueblo de Oma-

guas, situado en la margen izquierda del Amazonas como á 40 millas de Iquitos; á las 5 h. surcando siempre el Amazonas pasaba el "Morona" junto á la boca del Ucayali, 30 millas al sur de Omaguas, para fondear en Nauta 30 minutos después en 4 brazas de agua. En Nauta debían reunírseme los vaporcitos "Napo" i "Putumayo" para continuar en convoi, habiéndolo hecho el "Napo" al mando del teniente 2º don Ruperto Gutiérrez, seis horas después de mi llegada: i el "Putumayo" al mando del de igual clase don Darío C. Gutiérrez, el día 14 por haber permanecido en Iquitos hasta el 13 reparando algunas averías que sufrió. A las 7 h. a. m. del día 15 i después de haber embarcado en los tres buques el combustible necesario, dejamos el fondeadero de Nauta i nos pusimos en demanda de la boca del Ucayali, distante cinco millas, habiendo sido necesario disminuir considerablemente el nndar del "Morona" para conservar el convoi: 20 minutos después entramos en el caudaloso río Ucayali i lo navegamos hasta Cedro- Isla, 27 millas arriba de su desembocadura. Al día siguiente 16, zarparon los vaporcitos al romper el crepúsculo i yo los seguí á las 7 h. a. m. dándoles alcance dos horas más tarde i siéndome necesario, no obstante mi marcha á menos de media fuerza, separarme del convoi para fondear en Garza-Coccha [42 millas] á la 1 p. m. donde llegaron los vaporcitos al anochecer. En este punto encontramos leña preparada, la que embarcamos en la noche i continuamos la navegación el día 17, surcando el buque de mi mando hasta Jusquico [75 millas]. A las 1I a- m. del 18 pasaron los vaporcitos i estando al habla recibieron orden de continuar navegando; lo que verificó una hora después el buque de mi mando, hasta las 2 h. 45 m. p. m., que dió fondo el convoi en el puerto de Palizada, donde había un depósito de leña, del que tomamos toda la que necesitamos i continuamos en el mismo día hasta Camaceba-Isla [22 millas]. Al día siguiente 19 surcó el convoi á Piuri-Isla (50 millas) donde también se hizo leña de otro depósito. El día 20 fondeó la expedición en Puinahua (21 millas).

El día 21 continuó zurcando sin novedad; en este día avistamos una garitea que se dirigía á nosotros, por lo que se mandó parar la máquina atracando al costado dicha embarcación: en ella venía el padre frai Vicente Calvo, quien

manifestó deseos de hablar con el señor prefecto: media hora después recibí orden de admitir á bordo á dicho padre Calvo, i el buque de mi mando continuó su viaje, pasando por Sama i Tierra Blanca hasta Cruz Muyuna (95 i ½ millas) donde echamos el ancla.

El día 22 seguimos á Sarayacu (18 millas) donde permanecimos hasta el 26 de noviembre, embarcando víveres i combustible, i reparando algunas faltas en las máquinas de los vapores pequeños. En los ocho días que navegué el gran Ucayali, encontré siempre un fondo de 6 á 12 brazas, no bajando nunca de 4 en los fondeaderos i la corriente apenas de dos á tres millas lo hacen navegable para buques de gran calado sin ningún riesgo: el número de millas navegadas desde Nauta hasta Sarayacu, es (de 356 i ½.)

El 26 dejamos este puerto pasando frente al fondeadero cerro de Canchahuayo, siendo la vista más hermosa que se presenta en el Ucayali i Amazonas: existen en él aguas termales. A las 3 h. 30 m. p. m. largamos las anclas en lugar seguro i aparente, habiendo navegado en este día 54 millas, sin el menor obstáculo i siempre sobre un fondo que nunca bajó de seis brazas: de Sarayacu sacamos á remolque una embarcación del padre Calvo, que por sus dimenciones era la única á propósito para proveernos de leña en el río Pachitea. El 27 zarpó el convoi i dimos fondo en Cashivoya (34 i ½ millas], la población está situada diez i ocho millas adentro de la margen izquierda i fuimos á visitarla en unión del padre Calvo: en la noche se sintieron dos fuertes temblores.

El 28 embarcamos leña, tomándola de un depósito perteneciente al gobierno, que compró el vapor "Putumayo" en su primer viaje: además compramos algunos cientos de piezas de pescado salado i embarcamos veinte indios para utilizar sus servicios en el corte de leña, pues más adelante no debíamos encontrar ningún depósito: dejamos Cashivoya á las 8 h. a. m. i dimos fondo en la Isla de Caneria (34 millas.) En este día como en el anterior tuvimos siempre un fondo constante de 6 á 7 brazas.

El día 29 surcamos hasta el caño que conduce á la población de Callería, situada adentro de la margen izquierda del río como 25 ó 30 millas: el Sr. prefecto, padre Calvo i yo visitamos este lugar, mientras los vaporcitos continuaban

hasta el día 30 hasta Pucallpa [33 millas] donde me uní al convoi el 1.° de diciembre. En este punto tomamos leña, i el día 2 después de oír misa todas las tripulaciones, celebrada por el padre Calvo, nombrado capellán de la expedición, surcamos hasta la boca del río Tamaya [26 millas] donde dimos fondo: la distancia recorrida desde Sarayacu hasta este punto es de 250 millas.

El día 3 de diciembre, á las 5 h. a. m., emprendimos la marcha en demanda del río Pachitea, en el que entramos á las 10 h. a. m. saludando sus vírgenes montañas con un tiro de cañón i largando el ancla á 3 millas de su desembocadura, sobre 7 brazas de agua: este día navegamos 30 millas, 27 en las aguas de Ucayali i 3 en las del Pachitea. Mientras la tripulación cortaba leña, el señor prefecto, jefe de la expedición, trataba de conseguir dos indios de la tribu de los Cashivos, que según datos vivían en una isla llamada Sitico, á la que se mandó una embarcación tripulada con seis indios Cunibos, de los que embarcamos en Sarayacu, amigos de los blancos i adversarios constantes de los Cashivos, á quienes persiguen i matan: el señor prefecto creía que los dos Cashivos podrían conocer el lugar habitado por los indios que asesinaron alevosamente á los infortunados Távara i West, oficiales del Putumayo en su primera expedición, i no se engañó. Cuando regresó la embarcación trajo dos indios de Sitico, los que ofrecieron al señor prefecto llevarlo al sitio donde habitaban los Cashivos Buninaguas. Después de embarcar toda la leña que se pudo cortar hasta el día 5, zarpamos el 6 i fondeamos tres millas abajo de Chonta-Isla, á fin de que los salvajes no sintiesen el ruido de los vapores. A las 4 h. p. m. de este día estaba embarcada en algunas canoas la fuerza que debía de ir en busca de los salvajes Buninaguas, i yó recibí la orden de cuidar las embarcaciones que los expedicionarios debían dejar en la orilla, expeditas para cualquier evento, como también para impedir que fuesen llevadas ó destrozadas por los salvajes. La expedición al mando del señor prefecto Arana, tomó tierra i guiada por cuarenta indios del Ucayali i once infieles, se internó en el bosque.

Al día siguiente [7 de diciembre], á las diez de la mañana, se me presentaron dos soldados i seis indios en demanda

de víveres, los que les proporcioné inmediatamente, despachando á los que habían venido con ese objeto. A las 5 h. p. m. regresaron los expedicionarios embarcándose precipitadamente, pues eran perseguidos por los salvajes, siendo necesario que los tres buques disparasen metrallas para contenerlos, i aún así los salvajes agrupados en la playa no cesaban de disparar sus flechas. Una vez á bordo el señor prefecto, fuí informado de que los Buninaguas fueron encontrados á 18 millas, pero como se presentaron en actitud de disparar sus flechas, fué necesario hacerles fuego: estos antropófagos fueron los que devoraron á los infortunados oficiales Távara i West i cerca de sus casas se encontraron los restos del bote "Putumayo."

El señor prefecto trató de hacer tomar á algunos, pero sólo consiguió apoderarse de dos mujeres i catorce muchachos, con el objeto de llevarlos á disposición del gobierno.

No entro en más pormenores por creerlo ageno de este i además porque al señor prefecto jefe de la expedición i presente en el ataque habrá informado lo conveniente.

El día 8 de diciembre dejamos nnestro fondeadero i nos pusimos en demanda de Chonta-Isla; i tomando la canal de la margen derecha, seguimos navegando con fondo variable de 4 á dos brazas hasta el Pongo de Pascual Ticrasca, adonde dí fondo.

El día 9 seguimos tomando la orilla izquierda i experimentamos alguna dificultad para surcar por la mucha corriente, al extremo de habérsele safado al "Putumayo" una chaveta de la rueda de babor; después de alguna demora continuamos el viaje para sufrir otro contratiempo: una vuelta antes de la punta de Maconya, la corriente era mui rápida i nos vimos obligados á forzar las máquinas: el "Putumayo" que marchaba delante al terminar el paso rompió el exéntrico de babor, lo que hizo parar la máquina llevándose la corriente al "Putumayo" hasta cerca de la última punta que habíamos pasado en donde pudo fondear; pero aquí le faltó la cadena, perdiendo quince brazas i el ancla: inmediatamente mandé al "Napo" para que los auxiliase, lo que se verificó, pasándole una espía. El "Morona" regresó para fondear cerca de los vaporcitos, lo que hizo en dos brazas, fondo de cascajo, pasando á la popa, el remolque del "Putumayo" que tenía el "Napo." Pero como

notase que el río bajaba considerablemente, tuve necesidad de levar para fondear á medio río sobre tres brazas de agua i cincuenta de cadena, en esta singladura avanzamos (42 millas.)

Los días 10, 11 i 12 permanecimos fondeados por el trabajo que nos ocasionó componer la rueda del "Putumayo" i el corte de leña.

El 13 continuamos la navegación venciendo las dificultades que se encontraban á cada paso por la falta de fondo para el "Morona": atravesando la quebrada de Aucayacu, paso difícil, pues apenas tiene la canal de 80 á 90 piés de ancho: pasamos por una hermosa ensenada cuyas orillas de piedra son mui elevadas sobre el nivel del Pachitea i dimos fondo á las 6 h. p. m., habiendo hecho una singladura de 35 millas: el fondo encontrado ha sido de dos á cuatro brazas.

El 14 zarpamos á las 10 h. a. m.: el "Napo" marcaba por delante el fondo; pasamos la isla de Cebuya i á las 6 h. p. m. varó el "Morona" sobre una braza escasa de agua; inmediatamente mandé un calabrote á un árbol que había á la derecha para no irme atrás; i como el río crecía con rapidez un momento después estaba á flote. Como ya terminaba el día dí fondo en medio río sobre tres brazas de agua i sesenta i cinco de cadena: en esta banda perdimos la corredera de la mariposa.

El día 15 dejamos el fondeadero á las 6 h. 3 m. a. m. i dos horas después dimos fondo arriba de Santa Teresa, con el objeto de esperar el vapor "Putumayo" que se había quedado atrás: á las 9 a. m. pasó éste por nuestro costado i se le mandó seguir adelante: una hora después continuamos el viaje precediéndome el "Napo" que marcaba el fondo: á las 11 h. 30 m. a. m. avistamos al "Putumayo" fondeado i su comandante manifestó no poder seguir porque el pistón de la máquina necesitaba repararse, i que teniendo que pasar una corriente creía no poder forzas la máquina sin exponerla; este contratiempo nos obligó á fondear para prestar al "Putumayo" todos los auxilios que necesitase: la gente fué á cortar leña i el día se pasó sin novedad.

El 16 despues de oir misa que celebró el capellán de la expedición, toda la gente saltó á tierra para continuar el corte de leña: en esta ocasión desertaron al monte 8 indios.

El 17 después de haber probado el "Putumayo" su máquina dejó su fondeadero siguiéndole el "Napo" i "Morona" hora i media después: todo el día continuamos surcando sin novedad hasta que puesto el sol dimos fondo en la ensenada de San Fernando.

El 18 se mandó reconocer el monte para cortar leña, lo que no pudo conseguirse por estar el bosque innundado en ambas orillas; en este día aparecieron algunos salvajes Cashibos frente á nosotros, i en su idioma nos decían que querían ser nuestros amigos, para que les proporcionásemos instrumentos de fierro para sus sembríos; se tomaron las precauciones del caso i se les obsequió algunos machetes, que recibieron con agradecimiento, abrazando á los que se los entregaban.

El día 19 continuamos surcando hasta dar fondo en cinco brazas de agua, notándose ser este el segundo fondeadero de arena que encontramos en el Pachitea desde su desembocadura.

Como notásemos ser abundante en las márgenes la madera mejor que se conoce para combustible, se dispuso que continuásemos fondeados hasta cortar toda la que necesitábamos.

En la mañana del 25 de diciembre dejamos el fondeadero, i continuamos el viaje después de haber oído misa; pasamos la quebrada de Sungaruyacu i Puca, i todo el día navegamos por canales de 3 á 4 brazas, hasta dar fondo frente á la quebrada de Samán.

El día 26 zarpamos mui temprano: el "Putumayo" adelante en seguida el "Morona" i después el "Napo"; pasados algunos momentos tocó el "Morona" por la proa: mandé al instante dar atrás i tocó también la popa, entonces la fuerza de la corriente me atravesó en el canal, tumbando el buque sobre babor 20°: en el instante largué el ancla de babor, á fin de salvar el buque: logré, en efecto, hacer cabeza; pero como la fuerza que el "Morona" hizo fué extraordinaria impulsado por la corriente, rompió un eslabón de la cadena i perdí el ancla con 15 brazas: inmediatamente dí fondo con la de estribor, i quedé fondeado. Procuré rastrear la ancla i cadena perdidas, pero no pude conseguirlo por la mucha corriente i ser el fondo de roca. Considero esta pérdida insignificante por su valor, desde que conseguí salvar el buque de

mi mando. Antes de seguir la marcha me embarqué en el "Napo" que llegó en esos instantes, con el fin de buscar el canal, lo que efectué encontrando uno de tres brazas en la margen izquierda. Todo el día continuamos surcando hasta encontrar un canal de solo braza i media, i aunque era suficiente para el "Morona", la prudencia me aconsejó dejarme ir atrás sobre el ancla hasta asegurar el buque sobre tres brazas con diez de cadena: como las aguas crecían se dispuso quedar en este punto i como los víveres estaban escaseando esa misma tarde, por disposición del señor prefecto salió el "Putumayo" con dirección al Mairo llevando á su bordo al padre Calvo, con el objeto de comprar víveres en el Pozuzo.

El día 27 habiendo crecido notablemente el río, el "Morona" i "Napo" continuaron el viaje, pasando por la quebrada de Llulla Pichis sobre tres brazas de agua: en la noche habían subido las aguas 9 piés i se precipitaban de la quebrada con tal rapidez que formaban en la confluencia olas tan grandes como en el mar: seguimos navegando sobre un fondo constante de 4 á 6 brazas hasta la ensenada de Santa Marta, que es mui profunda ofreciendo solamente la vuelta algún riesgo por ser mui forzada: á las 4 h. p. m. encontramos al "Putumayo" haciendo leña, continuando nosotros hasta las 6 h. 30 m. p. m. en que entramos en el río Palcazu, á quien saludamos con un cañonazo, dando fondo en seguida sobre 4 brazas de agua i á poca distancia de su confluencia con el río Pichis.

Antes de continuar en la relación de mi viaje, rectificaré algunos pormenores relativos al río Pachitea i su navegacién. He manifestado que el día 14 perdí la mariposa de la corredera, no siéndome posible desde entonces apreciar debidamente el número de millas navegadas, sino por cálculo sujeto al tiempo navegado i á las evoluciones de las ruedas, desde la boca del Pachitea hasta el lugar donde perdí la corredera habíamos navegado 98 millas; i desde el 14 al 27 de diciembre en que dejamos sus aguas, creo que puedan calcularse en 106 millas, formando un total de 204.

Las vistas que ofrece el Pachitea son hermosas, su anchura es variada; su corriente de 6 millas i fondo casi todo de piedra: su montaña contiene muchas producciones valiosas, algunas de mui fácil explotación, pues no hai mas trabajo que el de tomarlas.

Como en este río habitan los salvajes cashibos divididos en cuatro ramas principales, con nombres distintos, ningún comerciante de Amazonas, ni los que trafican en el Ucayali han penetrado á él.

Si se consigue alejar á los salvajes ó hacerlos inofensivos, no dudo qne el Pachitea tendrá tanto tráfico como el Ucayali i entonces se apreciará debidamente las riquezas que contienen sns montañas; i si la navegación del río Pachitea ha ofrecido esta vez serios embarazos, no sucederá así cuando vapores aparentes, con la fuerza necesaria, se destinen á navegarlo. El 28 se mandaron las tripulaciones á tierra con el objeto de cortar leña: á las 11 h. a. m. llegó el "Putumayo" en que permaneció cortando leña, continuando el viaje los otros dos vapores hasta las 5 h. 30 m. p. m. en que el "Napo" avisó ser el canal tan estrecho que no podría pasar el "Morona" sin notable riesgo; entonces dispuso el señor prefecto que el "Morona" no pasase adelante i que lo poco que faltaba para el puerto del Mairo lo hiciesen los vaporcitos. El día 29 á las 7 h. a. m. el "Putumayo" se reunió al convoi i estando ambos vaporcitos listos, zarparon en demanda del Mairo á las 9 h. a. m. En el "Napo" se embarcó el señor prefecto, su ayudante i yo, con el fin de conocer los canales del resto del río, quedando á cargo del "Morona" el inteligente teniente 2º don Federico Delgado. El "Morona" quedó fondeado en el "Palcalzu á 15 millas de su confluencia con el Pichis. En el "Putumayo" se embarcaron además del padre Calvo, que ya lo estaba según lo he dicho antes, el capitán Valdizán que debía marchar á Huánuco llevando la comunicación oficial. El secretario del señor Prefecto, don Adolfo Gordón, que se embarcó como pasajero en Nauta, un sargento i un cabo de la columna de marina.

Mi viaje no tuvo resultados favorables, pues los canales que encontré eran tan estrechos i de tan poco fondo, que no podían admitir sino buques de menos porte i calado que el "Morona". Tampoco encontramos víveres en el "Mairo": el capitán Valdizán marchó á Huánuco con la correspondencia i yo regresé en el "Napo" al punto donde estaba el "Morona", 21 millas abajo del puerto de Mairo. El 5 de enero dejamos el Mairo, i aunque solamente debíamos emplear dos horas en bajar tardamos hasta el 7, porque el "Napo" en su tránsito perdió el exéntrico de la rueda de babor que lo

dejó sin movimiento. A mi regreso al "Morona" encontré su dotación en el mayor estado de abatimiento, el que se aumentó con el desengaño de no recibir los víveres que esperaban en el "Napo"; solo se alimentaban con pescado seco insuministrable i lo que conseguían en el bosque. El día 8 embarcamos el equipaje del señor prefecto en el "Napo", con cuyo objeto vino; zarpó éste llevando á su bordo al teniente Delgado, con la comisión de traer los víveres que yo suponía habían llegado al Mairo. Omitiré lo que sufrimos hasta el 18 en que se avistó una balsa que montaba el teniente Delgado con algunos marineros: por él supe que el "Putumayo", á cuyo bordo venía, salió del Mairo el 17 á las 8 a. m. encallando media hora después, que todo ese día estuvo á bordo á fin de salvar el buque i que no siendo esto posible, mandó armar una balza para reunirse á su buque, á fin de traerle los víveres que conducía: además me entregó el parte del comandante del "Putumayo", que original adjunto i un oficio del señor Prefecto.

En los días 19, 20, 21 i 22 ya la gente no podía cortar leña, en razón de la debilidad que sufría por la falta de alimentos, pues los que trajo el teniente Delgado, fueron tan escasos que no alcanzaron á suministrar media ración, felizmente teníamos cortadas más de diez mil rajas i estos días les pude evitar un trabajo tan penoso. Como las consecuencias de semejante posición podían ser mui peligrosas en diversos sentidos, i además por el oficio que me fué dirigido por el señor prefecto, desde el puerto del Mairo se me prevenía que bajase al Ucayali i esperase los vaporcitos en el puerto de Sarayacu, donde no careceríamos de los víveres necesarios; mandé levar anclas para regresar, pero como la estrechez del canal en que estaba no me permitiese virar, avancé dos millas en las que no encontré un lugar á propósito, i siendo la surcada ya imposible resolví virar fijando una espía á popa. Todo el día continuamos bajando el Palcazu hasta su confluencia con el Pichis, donde nos aguantamos sobre la máquina para esperar la montería que habíamos dejado recogiendo la espía: llegada ésta entramos al Pachitea, dando fondo en su margen izquierda [el Pichis i el Palcazu, forman el Pachitea], donde permanecimos hasta el día 25, por haber bajado el día considerablemente.

El 26, repuesta la leña consumida, seguimos el regreso i

dimos fondo frente á una chacra de salvajes; á las 3 h. p. m. fué necesario fondear en ese punto cuando aún podía navegar 4 horas más, porque ese lugar es uno de los pocos que se encuentran en el Pachitea con fondo de arena i con suficiente espacio para que un buque de las dimensiones del "Morona" pudiese virar sobre su máquina en un viaje de bajada. El 27 á las 6 h. a. m. nos pusimos en moximiento á toda fuerza sobre un fondo constante de 4 á 5 brazas; á las 9 a. m. avistamos el archipiélago de Magdalena, cuyas cinco islas tienen canales de mui poco fondo; por lo que dispuse se disminuyese el andar hasta un cuarto de fuerza, gobernando sobre el canal que habíamos surcado con tres brazas de fondo; pero como la creciente de todo ese mes había hecho avanzar la playa de la segunda isla sobre el canal, encallé sobre cuatro piés de agua: mandé atrás pero sin resultado.

El río seguía bajando hasta encontrarme sobre un pié de agua por estribor, i como no tenía más esperanza para salir que la creciente i esto podía hacerme esperar muchos días, dispuse que del poco pescado que teníamos se diese á la gente un cuarto de ración. El día lo pasábamos en el bosque buscando algunas frutas silvestres i con ellas entreteníamos el hambre que nos hacía desfallecer. Seis días permanecimos varados, siendo inútiles cuantas maniobras practicábamos para llevar el buque al canal. Las enfermedades también vinieron para hacer más desesperada nuestra situación, i sin médico, ni medicinas, ni alimento, creíamos agonizar.

El bosque ns nos proporcionaba más que algunas frutas i uno que otro mono, porque no podíamos pasar de cierta distancia, tanto por lo espeso de él como por los infieles, que podían atacarnos, venciendo fácilmente á mi tripulación moribunda. En este estado permanecí hasta el 1º de febrero en que habiendo crecido el río, conseguí ponerme á flote á las 3 h. p. m. continuando la bajada, pasando por la ensenada de Santa Clotilde, las islas de Ayanive i de Chonta, seguimos á toda fuerza i á las 7 h. p. m. dejamos el Pachitea, dando fonda en el magestuoso Ucayali. Aunque era de noche, mandé una embarcación por tierra con el objeto de conseguir algunos víveres de los infieles que viven en ese punto, la que regresó con plátanos i yucas; los indios mismos vinieron más tarde á bordo con gran cantidad de los mismos artículos i manifestaron mucha satisfacción en prestarnos este auxilio.

El día 2 bajé á toda fuerza, sin el menor inconveniente hasta la quebrada que conduce á Callería, donde dí fondo á las 7 p. m. Esta misma noche embarqué leña i algunas provisiones. El día 3 de febrero largué el ancla en Cashiboya, donde permanecí hasta el 4 embarcando combustibles. El 5 llegué á Sarayacu, i como este lugar era el designado para esperar el resto de la expedición ó recibir noticias, permanecí en él hasta el 13; en este día recibí un propio del Mairo, el comandante del "Napo" me anunciaba que el señor prefecto había ordenado que permaneciese allí hasta recibir nuevas instrucciones, i el del "Putumayo" que esperaba la secante á fin de componer el buque, lo que lograría perfectamente con alguna demora, adjunto originales ambas partes. Entonces creí el momento de dejar Sarayacu pues podía dar razón del resto de la expedición, i estando el buque listo zarpé el día 14 á las 6 h. a. m. haciendo noche en Piuri Isla.

Ayer continué navegando á toda fuerza hasta las 8 h. de la noche, que dejamos las aguas del Ucayali para entrar en las del Amazonas, dando fondo en Nauta 20 minutos después. A las 6 h. a. m. del día de hoi dejé el puerto de Nauta, dando fondo en éste á las 10 h. 20 m. a. m.

Tengo, pues, la satisfacción de haber navegado todo el río Pachitea, penetrando quince millas del Palcazu en un buque que como el "Morona" mide 500 toneladas, cala 7 piés i tiene 188 piés de eslora, razón por la que he dicho antes que el Pachitea es navegable sin dificulsad, para vapores que tengan la condición de poco calado i fuerza en sus máquinas.

Por lo que respecta al Ucayali, puede admitir los buques del mayor tamaño conocido; este río es superior al Amazonas en cuanto á la facilidad que ofrece su navegación: su canal es limpia i profunda i fácil de conocer á la vista menos experimentada: finalmente, no hai que temer en él el más pequeño peligro, pues puede navegarse de noche sin el menor cuidado.

Habiendo sacado diseños del Ucayali, Pachitea i Palcazu, entregué los dos últimos al señor prefecto por haberlo exigido; i cumple á mi deber manifestar, que no son planos los que he presentado, porque sin instrumentos de ninguna clase, pues nunca han existido en el departamento, i sin haber podido disponer del dilatado tiempo que hubiera necesi-

tado para aquel trabajo; me he limitado únicamente á sacar poco más ó menos los diseños de los ríos que he navegado, pues de otra manera hubiera tenido que dibujar arbitrariamente los planos, induciendo á errores de grandes consecuencias. Réstame hacer presente mi gratitud á la tripulación del "Morona" i especialmente al teniente 2º don Federico Delgado, único oficial que tenía á bordo, por el valor i disciplina que ha tenido en todo el viaje, á pesar de los sufrimientos i fatigas experimentadas en tres meses de continuos trabajos; pues si hoi he podido regresar á Iquitos con el buque de mi mando, es debido únicamente á la decisión que me complazco en reconocerles, por el adelantamiento de la república i en particular por introducir la civilización en estas vírgenes montañas.

Dios guarde á US.—S. M.

Eduardo Raigada (1).

1866

Primera navegación á vapor del río Ucayali, por el mayor de órdenes del departamento de Loreto, don Adrián Vargas.

Sobre esta notable expedición al río Ucayali, que tuvo lugar antes de la del prefecto de Loreto don Benito Arana, que se encuentra extensamente relatada en el parte dirigido por el comandante Vargas al ministro de guerra i marina después de su viaje (2) i que costó la vida en Chonta isla, playa del Pachitea, á los jóvenes alféreces Juan Antonio Távara i Alberto Wert, que fueron asesinados por los salvajes cashibos, véase lo que dice don Antonio Raimondi en el tomo III de su notable obra «El Perú»:

«El 29 de junio del año de 1866, fué cuando apareció el primer vapor en las aguas del Ucayali, causando la más grande admiración entre los

[1] "El departamento fluvial de Loreto", por el capitán de navío don Eduardo Raigada.—Lima, Imprenta de Torres Aguirre.—1891.—Página 18.

[2] Dicho parte fué publicado en "El Nacional" de 20 de noviembre de 1866.

sencillos salvajes, que habitan sus orillas. Este día señala una verdadera época de progreso para la navegación á vapor, no solamente del Ucayali, sino también del Pachitea.»

«Demasiado largo sería dar aquí los detalles del importante viaje del señor Vargas por aquellos apartados ríos, habiendo tenido que pasar bastantes trabajos, tanto por la contínua vigilancia, necesaria para evitar los peligros que debía ofrecer á cada paso la primera navegación á vapor de un río que se había recorrido hasta entonces, solamente por pequeñas embarcaciones; cuanto para proveerse de la leña necesaria, la que, por algunos accidentes no hallaron lista en varios lugares.»

«Los puntos principales ó más habitados del Ucayali, donde tocó el señor Vargas, fueron: Curahuaiti, Piuri-isla Samán, Tierra blanca, Santa Catalina, Sarayaco, Cachiboya, boca del río Calleria i boca del Pachitea.»

«Las distancias que avaluó el señor Vargas, entre los citados puntos, son los siguientes:

	Millas.
De la boca del Ucayali á Curahuaiti	111
— Curahuaiti á Piuri isla	256
— Piuri-isla á Samán	67
— Samán á Tierrabanca	50
— Tierra banca á Santa Catalina	30
— Santa Catalina á Sarayaco	43
— Sarayaco á Cachiboya	148
— Cachiboya á Calleria	145
— Calleria á la boca del río Pachitea	145 (1)

«En cuanto á los ríos tributarios del Ucayali, de que hace mención el señor Vargas en la relación de su viaje, empezando desde el Norte, son el Tapiche, que entra al Ucayali por la margen derecha, mui cerca del Curahuati; es río hondo pero angosto i puede ser navegado por pequeños vapores.»

«El Pocaya, que tributa al Ucayali por la izquierda un poco más arriba de Curahuaiti; es navegable por pequeños vapores i en su confluencia con el Ucayali, va unido con el caño de Puinahua, que forma una isla de 300 millas de largo.» (2).

«El río Guancha (Guanacha), que desagua por la derecha á unas 35 millas más abajo de Piuri-isla i tiene bastante fondo para vapores pequeños.»

«La quebrada ó río de Maquicha desemboca al Ucayali por la margen derecha, á diez millas de Piuri-isla, tiene largo curso, pero para embarcaciones pequeñas.»

---

[1] "Estas distancias, aún teniendo en cuenta las numerosas vueltas del río Ucayali son exageradas."—Raimondi.

[2] "Esta elevada cifra es debida sin duda á un error de imprenta, pues la isla formada por el caño Puinahua, no tiene un grado de largo, i de consiguiente tiene menos de 60 millas geográficas".—Raimondi.

«El río Yanayaco, que también entra al Ucayali por la derecha á una legua más arriba de este último. Es navegable por pequeños vapores.»

«El caño de Santa Catalina, que conduce á los pueblos de Yapaya i Santa Catalina; puede ser navegado solamente por pequeñas embarcaciones, i entra al Ucayali por la margen izquierda á 43 millas más abajo del Sarayaco.»

«El río Cachiyaco, cuyo nombre indica *agua de sal*, porque su agua es realmente salada, i produce buena sal, tan sólo con la evaporación expontánea. Este río, según el señor Vargas, entra al Ucayali por la margen izquierda, á unas 20 millas más allá del cerro de Conchahuaya; es navegable solamente por pequeñas embarcaciones. Se dice que en el origen de este río existen buenas salinas.»

«El Cuxhabatai, desemboca al Ucayali por la margen izquierda á 8 millas de este último; es más caudaloso que los precedentes i puede ser navegado por pequeños vapores.»

«El río Cachiboya, situado 8 millas más abajo del pueblo del mismo nombre que recientemente se ha formado con los indios que abandonaron la antigua población de Sarayaco. Este río desagua en el lago de Chía, situado en la margen derecha del Ucayali.»

«El río Pisqui que tributa sus aguas por la izquierda, i que según el según el señor Vargas, es navegable por embarcaciones hasta de cuarenta toneladas i tiene origen en el cerro Campana i otros situados al oriente de las cabeceras del Huallaga.»

«Siguiendo 90 millas más arriba, se encuentra por la margen izquierda el río Aguaitia, que tiene su origen en los mismos cerros que el Pisqui, i tiene bastante agua para permitir la navegación por vapores pequeños.»

«Después de 25 millas desde la desembocadura del Aguaitia, se halla la quebrada de Callería cuyo río entra al Ucayali por la margen derecha; es mui tortuosa i navegable solamente por canoas.»

«El río Tamaya, que afluye al Ucayali por la margen derecha á 75 millas más arriba de Callería, tiene agua suficiente para permitir la navegación por pequeños vapores. "Es tan falto de declive el territorio que baña, "dice el señor Vargas, que en tiempo de creciente, sus aguas corren del "Ucayali para el interior, i al contrario en la vaciante. Al interior le dan "agua varios lagos, i uno de estos establece bifurcación entre este río i "el Yavarí, porque de dicho lago parten dos caños, uno para este río i "otro para el Tamaya, por cuya vía se comunican i transitan los habitantes "infieles de ambos ríos, i algunos comerciantes brasileros."»

"El 6 de agosto, las vírgenes aguas del silvestre Pachitea, eran agitadas; por primera vez, por las paletas de las ruedas de un vapor; i los miembros de la expedición, llenos de esperanzas sobre el feliz resultado del viaje, veían pasar velozmente delante de sus ojos las orillas, cubiertas de tupida i lozana vegetación, sin idea siquiera de la terrible desgracia que les estaba preparada."

"La necesidad de cortar leña, para procurarse el combustible necesario para la máquina, las palizadas que obstruían en ciertas partes el curso

del río, i algunas fuertes corrientes, hicieron la marcha mui lenta, pero sin mayores peligros. El día 9 á las 4 p. m, una impetuosa corriente arrojó con fuerza el vapor en una palizada, en la que quedó enredado, sin poder ir adelante ni atrás, i de la que consiguieron sacarlo solamente después de un día de continuo trabajo."

"Era este el preludio de mayores desgracias, pues al siguiente día, chocó rudamente el vapor contra un palo, i sufrió una seria avería que poco faltó para que se fuese á pique, habiéndose llenado de agua las dos secciones de popa; de modo que fué indispensable vararlo inmediatamente."

"En estas críticas circunstancias, se hizo necesario descargar el contenido para proceder á su compostura, construyendo en la playa dos ramadas para abrigar los equipajes de una fuerte lluvia que sobrevino con mucha fuerza."

"Siendo forzoso pasar allí algunos días i escaseando las provisiones, el señor Vargas determinó bajar él mismo á la boca del Pachitea; en busca de víveres, dejando á los dos oficiales para que activasen la compostura del buque."

"El día 14, hallándose ausente el señor Vargas, por el motivo dicho, los dos oficiales, Távara i West, accediendo inocentemente á la insidiosa llamada de algunos salvajes de la feroz tribu de los Cashibos, fueron hacia ellos en una canoa. Cuando desembarcaron en la playa, habían solamente tres ó cuatro infieles, los que con engaños, fueron llamando á los dos oficiales, llevándolos lejos del bote, hasta que juzgándolos segura presa, les dispararon una multitud de flechas, que los hicieron caer desfallecidos i echándose sobre ellos, los acabaron de matar. Los marineros que cuidaban el bote huyeron, i viéndose perseguidos por un gran número de salvajes, abandonaron la embarcación i se echaron al río, atravesándolo á nado."

"La avería del vapor i esta horrible desgracia, produjeron un gran desaliento en todos los demás, i frustraron enteramente el viaje por el río Pachitea, pues se determinó no seguir adelante i regresar á Iquitos."

"El señor Vargas, por lo que pudo observar en su viaje, deduce, que el Ucayali, desde la confluencia con el Amazonas, hasta la boca del Pachitea, en tiempo de creciente, es navegable por vapores de cualquier magnitud, i en la época en que bajan las aguas, se puede navegar por buques que no pasen de 5 piés de calado. Además, dice, que dicho río tiene algunos lugares á donde la corriente es bastante fuerte, pero no invencible; por último, que como muchos otros ríos, posee grandes trechos de terrenos inundados en tiempo de creciente; pero tiene también terrenos elevados, que jamás se inundan i que son al mismo tiempo mui fértiles."

"En cuanto á la navegación del Pachitea, hace notar que el vapor *Putumayo*, que sirvió á la expedición; no es á propósito, por mui largo, i de consiguiente, difícil de gobernar; que su máquina no es de suficiente poder para vencer las fuertes corrientes; que es de mucho calado en proporción á su tamaño; que su casco i ruedas son mui débiles para viajes de ríos de largo curso, que ofrecen muchos peligros; i finalmente, que no

tiene á popa ningún aparato de defensa i seguridad contra el ataque de los infieles.

"El señor Vargas, en la relación de su viaje, hablando del río Tamaya, dice: que toma origen de varios lagos, i que de uno de ellos parten dos caños, los que se dirigen en sentido contrario, tributando uno el río Tamaya i otro el Yavarí, estableciendo de este modo una comunicación directa entre los dos ríos." (1)

1867

Exploración del río Yavarí por el secretario de la comisión peruana encargada de demarcar la frontera con el Brasil, don Manuel Rouaud i Paz-soldán.

Pará, febrero 5 de 1867.

Sr. Comisario: (2)

Cumpliendo con mis instrucciones paso á dar á US. cuenta de la comisión que tuvo á bien confiarme, de exploración del río *Yavarí*, advirtiéndole que si no lo he hecho antes, ha sido por el estado de grave enfermedad en que me encontraba, como se impondrá US. más adelante.

La expedición exploradora salió de Tabatinga el día 5 de agosto de 1866, llevando por parte del Brasil un personal de más de 20 hombres entre soldados i marineros, á la órdenes de los señores capitán de corbeta don Juan Soarez Pinto, secretario de esa misma comisión, teniente de marina don Cándido Martínez i teniente de ingenieros don José A. Rodríguez. Por parte del Perú, no había más miembro que el que suscribe. Toda ella se acomodó en cinco embarcaciones que llevaban nuestros equipajes, instrumentos i víveres de que debíamos servirnos durante todo el tiempo que durara la exploración.

A los 2 días de viaje encontramos al *Tecuahi*, afluente el más considerable del *Yavarí* i que echándose por la margen derecha pertenece al Brasil; en este punto es donde el

---

(1) Raimondi.—"El Perú." Tomo 3º – Página 35.

(2) - Comisario peruano en aquel entonces era el capitán de navío don Francisco Carrasco.

Yavarí ó Yahuarí presenta su mayor ancho de 350 metros, que en la boca no era sino de 180 metros. Tiene además un gran banco de arena en el medio. No nos fué posible determinar la posición astronómica de este punto: pero como teníamos tan á menudo otros determinados astronómicamente i que estaban cerca, la situación de esta confluencia quedaba bien determinada en el mapa.

El 7 de agosto llegamos á la *Aldea vieja de los Ticunas*, antigua población; pero cuyo único morador hoi día, es el indio Juan Pablo i su familia. Nos demoramos allí todo el día para determinar la posición de ese lugar i hacer nuevos arreglos; i al día siguiente, mui de madrugada salimos llevándonos á Juan Pablo, que fué para nosotros un gran auxilio, sirviéndonos como guía, pues sus conocimientos especiales sobre este río, por los viajes que había hecho, el saber las lenguas ticuna, mayoruna, lingua geral i portugués nos lo hacía mui útil. Así es que él era quien nos indicaba los nombres de los ríos, lagos, quebradas (llamadas *Igarapés* [1] en el Brasil), los lugares donde había bajíos i otras circunstancias notables. Tuvo además la generosidad de prestarnos una embarcación, lo que aumentó á seis el número de las que llevábamos i nos sirvió de mucho alivio.

Al proseguir nuestro camino, grande fué la sorpresa, porque la experiencia propia nos hizo formar del *Yavarí* una idea mui diferente de la que teníamos según los mapas de los geógrafos. En efecto, este río que se le ha supuesto tener una dirección casi norte-sur, nos daba á los ocho días de navegación i de haberlo surcado muchas leguas, latitudes más al norte que las del punto de partida, pues nuestras observaciones daban á la boca 4°.22′ lat. S., al paso que nos hallábamos por 4°.7′. Veguía por lo que se vé una dirección casi paralela al Amazonas, al que se le acerca tanto, que de un rancho perteneciente á un indio Gregorio hai un sendero que conduce á *Caillarú*, cerca de Loreto en 12 horas, de donde se trasladan con facilidad á este pueblo. Así es, señor comisario, que cuanto se halla en los mapas sobre el Yavarí es inexacto; sea la dirección de sus afluentes ó de él mismo, ó

---

[1]—"Se dice que viene derivada esta voz de la lingua geral ó Tupi, "igara" canoa i "pé" camino, es decir camino de Canoa".—Rouaud.

los nombres. Más tarde hablaré de las consecuencias que esto puede traer para la geografía.

El día 23 llegamos á la boca del *Curuzá*, afluente por la derecha. Como nuestras instrucciones nos prevenían el dar las razones de preferencia, ó por qué habíamos seguido un afluente en lugar de otro, puesto que sólo el brazo principal debía servir de límite, fué necesario explorarlo i entramos cerca de una legua; pero como aquí no se presentase la menor duda, pues tanto el ancho como la velocidad de su corriente, su profundidad i demás circunstancias hacían que aún á la simple vista se conociera que era mucho menor que el *Yavarí*, retrogradamos hasta la confluencia, donde permanecimos medio día para determinar la posición del lugar. Al paso que el que suscribe hacía la exploración del *Curuzá* el señor Soarez-Pinto llevaba una triangulación del último punto en donde habíamos dormido i que había sido determinado en la noche. De este modo podía hacerse una confrontación entre las cifras que daba la observación i las que daba la triangulación; habiendo además la ventaja de tenerse conocido este punto, que era importante dado caso de que no hubiera sido posible la observación directa. El río *Yavarí* desde la unión del *Curuzá* disminuye considerablemente. Su ancho medio que antes era de 250 m. se reduce 130 m. El ancho del *Curuzá* es de 60 á 70 metros.

El día 28 de agosto llegamos á la confluencia del *Yavarí* [que más adelante es conocido con el nombre de *Yaquirana*] con el *Yavarímirim* [1] afluente izquierdo. Siguiendo aquí las instrucciones, nos detuvimos dos días para determinar la posición i ver cual de los dos ríos era el brazo principal: con tal objeto se comisiono á los señores Martínez i Rodríguez para medir el volumen de agua de los dos afluentes, mandato que desempeñaron como era de esperarse de oficiales distinguidos. Porque es claro que el que tuviera de los dos ríos mayor volumen de aguas, era el que iba más lejos. el brazo principal, el que debía servir de límite á ambos países; i el otro no podía considerarse sino como un afluente suyo. Esto necesita sin embargo una pequeña aclaración. El volumen de aguas que un río vierte en la unidad de tiempo, depende 1º de su sección, es decir, de su ancho i su pro-

(1)—"Mirim", en la lingua geral del Brasil, significa, pequeño i "Azu" grande"—Rouaud

fundidad, 2º de su corriente. Pudiera suceder pue un río de menos longitud que otro, tuviera tal sección, que su volumen de aguas fuera mucho mayor, sea por recibir más afluentes ú otra causa cualquiera. La corriente como que depende de la inclinación del terreno, puede hacer que un río de menos longitud que otro haga pasar en la unidad de tiempo mayor volumen á causa de la rapidez con que pasan sus aguas. Comparemos en efecto el Sena i el Támesis i veremos que aunque el primero es mas largo que el segundo, éste tiene un volumen de aguas más considerable. En el segundo caso se hallan nuestros ríos del Pacífico, como el de Santa, que descendiendo de las grandes alturas de la cordillera, es tal la ¡mpetuosidad de su corriente, que llevan al mar una gran cantidad de aguas: tenemos también el Amazonas i Misipí, cuya longitud es casi igual; pero ¡qué diferencia de caudal de aguas! Sin embargo todo esto sucede cuando se comparan cosas que no se hallan en las mismas circunstancias lo que no acontecía en nuestro caso, pues el terreno por donde pasan es el mismo por todas partes, la cantidad de lluvia i la inclinación son las mismas. Podía, pues, decirse, sin temor de equivocarse, que el río de mayor volumen de aguas era el mas largo.

Al mismo tiempo se hizo una exploración en el *Yavarímirim*. Este río cuya dirección general era N. O. i que tenía de ancho en su boca como 60 metros, fué disminuyendo de tal modo, que habiéndolo surcado como unas 7 millas se redujo á 20 m. con corta diferencia. Su fondo era mui variable, excesivamente tortuoso: todo en fin, presentaba los caracteres de un río mui pequeño. Juan Pablo, que había navegado tres veces en él, nos aseguró que á un día de viaje de donde nos hallábamos, se encontraba un afluente por la izquierda, que entonces el río disminuía aún más, que sigiéndolo había llegado á un punto en que estaba tan obstruído por los troncos de árboles caídos que no había podido pasar adelante. Supongo que había llegado mui cerca de su origen i que á lo más podría tener una longitud de unas 10 á 20 leguas.

Este examen somero hubiera podido decidir la cuestión; pero como era necesario proceder científicamente, la mejor prueba era sin duda la medida del volumen de las aguas i de

ellas resultó; que mientras el uno de ellos (*Yavarí-mirim*) daba un volumen como de 50 metros cúbicos por segundo, el otro río (*Yaquirana*) daba un volumen doble.

Hechos estos estudios partimos remontando el *Yaquirana* que es el verdadero *Yavarí*, el que debía servir de lindero á ambas naciones. Hasta este punto el río no es habitado por ninguna nación salvaje; pero desde aquí empiezan los *Mayorunas*, tribu que se dice formada de gente barbuda, de lo que no puedo dar razón, por no haberla visto personalmente. Viven en el interior de los bosques á mucha distancia de la orilla del río á donde van tan solo cuando necesitan buscar huevos de tortuga para su alimento. Sus canoas no son sino un tronco de árbol de palmera perforado, el que les sirve para atravesar de una orilla á otra (1). En este río se nota ya alguna disminución, pero conserva un ancho regular de 70 á 80 metros.

El 7 de setiembre llegamos á una isla que se le adjudicó al Brasil. Según un artículo de las instrucciones, se debía llegar á una bifurcación situada por 5° 10' de latitud, i la falsa idea que habíamos tenido del *Yavarí*, partiendo de una latitud de 4° 22' i no conociendo las tortuosidades de este río, pues había lugares en que la diferencia entre la distancia geodésica é itineraria es de uno á cuatro i quizás más, nos hacía creer que cada día llegaríamos á la tan deseada bifurcación que parecía huir delante de nosotros. Al encontrar un riachuelo de 30 m. afluente por la izquierda, creímos ya estar en ella, pero habiéndonos convencido de lo contrario, seguimos adelante i se le puso por nombre *Río del Engaño*. Felizmente al siguiente día, nos hallamos frente á la confluencia que tanto nos había hecho cavilar hasta el extremo de dudar alguno de nuestros compañeros de que realmente existiera.

Como ya hemos dicho, según nuestras instrucciones, llegando á la latitud de 5° 10' deberíamos hallar una bifurcación. Uno de los ríos debía tener aguas claras i el otro turbias; la dirección del uno debía ser S. i la del del otro SE. i aquí terminaba la primera parte de la exploración. Hasta este punto era donde habían llegado los antiguos comisarios

---

(1) —"La palmera de que hacen sus canoas se llama "Paxiuba". Viven en el interior de los bosques para evitar los insectos que son innumerables en las orillas'.—Rouaud

de límites á fines del siglo pasado. Era pues de mucha importancia determinar cual de los dos ríos era el que debía seguirse i tomarse como límite. Por este motivo nuestro anhelo era llegar á él, suponiéndolo más cerca de lo que realmente estaba i que vendría á encontrarse como á 200 leguas de la boca. Determinada la posición nos dió por latitud 5° 10' 12'' acorde con la de los antiguos comisarios, lo que prueba su habilidad en la observación.

Nos paramos unos dos días, tanto para hacer los ya sabidos estudios de medidas de volumen de aguas que era indispensables, como para hacer la exploración de los afluentes. De estos estudios resultó: que el río que se echaba por la derecha, es decir, el de aguas turbias, era el que debíamos seguir, pues el de aguas claras con fondo negruzco, tenía un volumen de aguas mucho menor. Como carecía de nombre, se le puso: *Río Gálvez*, en memoria del ilustre ciudadano que sacrificó su vida por su patria. El *Río Gálvez* es de profundidad mui variable i de corriente mui pequeña. Juan Pablo nos dijo: que por informes que tenía, su nacimiento era en un *Miritizal*. Se llama así á los lugares donde crece una especie de palmera conocida con el nombre de *Mirití*.

El 12 de setiembre proseguimos nuestro camino por el otro río cuyo aspecto era el mismo que el del *Yavarí*; pero mui diminuto: ya empezaba á ser frecuente el ancho de 30 metros en algunos lugares. El fondo había disminuído i esto era causa de qne las canoas grandes encallasen á menudo, lo que era altamente perjudicial para la marcha, porque nos obligaba á andar por el medio del río en donde la corriente era mayor, en lugar de ir por las orillas. Pero hubo otra causa de embarazos mucho mayor que la que acabamos de mencionar i que no había podido ser prevista: el río empezaba á estar tan obstruído por los troncos de árboles que nos interceptaban el paso, que no era posible abrirse camino sino con la hacha en la mano. Si en algunas ocasiones las canoas pequeñas podían pasar, por encima por calar poco, ó por debajo de los palos, por no ser mui altas; las canoas grandes eran á cada paso detenidas. Todas estas dificultades nos quitaban mucho tiempo i nos impedían avanzar, haciendo la mitad del camino que hubiera podido hacerse en un río franco. Por estos motivos se resolvió dividir la expedición en dos partes: una compuesta de 12 hombres, que bajo las

órdenes del teniente Martínez quedaría en un lugar fijo con la correspondiente cantidad de víveres, municiones, etc. i el resto seguiría en las canoas pequeñas, las que si es verdad que á veces hallaban obstáculos; pero eran en menor número. Esta medida era tanto más urgente, cuanto que la experiencia de los días que habíamos navegado, nos había enseñado que estos impedimentos aumentaban cada día en vez de disminuir.

Salió la expedición compuesta de 14 hombres con los señores Soarez Pinto, Rodriguez i el que suscribe el día 23 de setiembre; i subió el río encontrando tales obstáculos, que hubo día en que no se avanzaría arriba de ocho millas, cuando lo que debíamos avanzar, según nuestros cálculos, eran 25 millas diarias. Es de advertir que hacía algunos días que nos hallábamos en la región de los indios *Catuquinas*, cuyo número debe ser considerable, al juzgar por la gran cantidad de *Matapís* que hallábamos en las orillas: llámanse así unas trampas hechas de caña i puestas en el río para tomar pescado.

Es indudable que muchos de esos troncos de árboles que encontrábamos en el río i que iban de un extremo á otro, eran puestos por los salvajes para servirles de puentes, porque tanto en su colocación como en mil otros detalles se veía el trabajo humano. Considere pues, Sr. Comisario, nuestro trabajo que tenía que vencer dificultades de la naturaleza i las que había creado la mano del hombre!

El aspecto del río había ya cambiado; en lugar de esa vigorosa vegetación de las orillas i de esos árboles gigantescos como la *Samahuma*, *Matamatá*, *Muratica* y otros, no se observaba sino la *Ambahuba*, habiendo espacios en que no había sino yerbas i arbustos pequeños. [1] Las playas habían escaseado i las que encontrábamos para reposar de noche eran pequeñas, no como las del bajo *Yavarí*, que medían 500 metros de largo i más. El ancho se había reducido á 15 ó 20 metros. El volumen de aguas, en un lugar en que se midió, se encontró de 13 metros cúbicos por segundo.

---

(1)—"Hai una creencia entre los indios conocedores de esas regiones: cuando les preguntábamos si las cabeceras estaban cerca, nos respondían que no, porque el "árbol de la flecha" no había desaparecido. Es una pequeña planta como la caña de azúcar que había en gran cantidad cuando el río disminuyó i dicen los indios que cuando desaparece enteramente el origen del río está cerca".—Rouaud.

A pesar de las dificultades se seguía adelante hasta que llegamos á una confluencia. Como el río que se echaba por la derecha tenía menor caudal de aguas, porque aunque del mismo ancho que el otro, tenía tan poca corriente, que estas parecian inmóviles, no habia la menor duda de que el otro río era el verdadero *Yavarí*. Asi es que al primero, como río brasilero, se le puso por nombre *Río Paisandú*. Esto sería por los primeros días de octubre, creo que fué el 4 de dicho mes.

No nos fué posible observar la latitud i longitud de esta confluencia por el mal estado del cielo; mas teniendo ya calculadas tantas posiciones antes i después, no producía error apreciable esta falta. Seguimos remontando el diminuto río, con un volumen de aguas que calculábamos en 9 metros cúbicos por segundo; su ancho en algunos lugares sería de 10 metros i la profundidad de 0.50. Los días pasaban i la comisión viéndolo cada vez disminuir más, abrigaba la lisonjera esperanza de llegar á su nacimiento i plantar, según las instrucciones, en la orilla derecha, frente la linea E. O. que viene del *Madeira* el marco de limites.

Ya nadie creía que iba hasta los 9° ó 10° de latitud, como se le supone en los mapas i lo decían las instrucciones, ó en su defecto plantar el marco en el punto más austral, es decir en las cabeceras en caso que no llegara hasta los 9° 30′ de latitud. La disminución de la presión barométrica nos indicaba la cercanía de alguna cadena de montañas que creíamos ser los *Andes de Cuchao ó Andes Conomamas* en donde suponíamos los manantiales. Todo en fin, indicaba que el *Yavarí* no podía durar mucho i que vuestras fatigas estarían terminadas en su mayor parte, porque remontado el río i puesto el marco, se había conseguido lo más difícil, el bajarlo duraría á lo más la mitad del tiempo i aún menos; i sin la fatiga producida por los trabajos hidrográficos i astronómicos. Pero llegó el día 10 de octubre i todas nuestras esperanzas se frustaron por el fatal accidente que paso á narrar. Surcábamos como de ordinario el río en el que desde muchos días atrás aumentaban los indicios de los salvajes en los rastros que dejaban en las playas, el tamboril que se oía á menudo, etc. indicándonos que nos hallábamos en una región donde pululaban; cuando en la mañana del 10 de octubre á eso de las 8 i ½, pasando las dos canoas, una en la

que iba el señor Soarez Pinto i otra en la que iban el señor Rodríguez i el que suscribe, fué atacada la primera de éstas por unos indios escondidos en el bosque, enviando tres flechazos que desgraciadamente hirieron á uno de los indios cazadores que llevaba consigo el señor Soarez Pinto. A consecuencia de este inesperado ataque nos desembarcamos en una playa cercana, tanto para curar al que había sido herido, como para deliberar. Así es que se resolvió: que estando nosotros tan escasos de víveres como de medios de defensa, nos retiraríamos donde estaba el teniente Martínez i de allí pediriamos recursos á Tabatinga que una vez llegados continuaríamos de nuevo la exploración, porque teniendo los medios necesarios el éxito era casi seguro. Pero el salvaje astuto, cobarde i traidor burló nuestros planes; él, que al principio no se había atrevido á atacarnos de frente, viendo que nos retirábamos, conoció nuestra debilidad i la explotó. En efecto, en una de las muchas curvas que tiene el *Yavarí*, nos hallamos de improviso rodeados como de cien indios, de robusta constitución, que con sus gritos que resonoban en el bosque, su aire feroz, su cuerpo desnudo i pintado de diferentes colores, acompañados de sus mujeres que lo mismo que ellos, peleaban i nos lanzaban sus flechas envenenadas; daban á su ataque un carácter aterrador. No habían pasado muchos minutos del ataque, cuando ya el Sr. Soarez Pinto era víctima de la ferocidad de los indios, recibiendo tres flechazos, uno de ellos en el estómago, que pocas horas más tarde le produjo la muerte, perdiendo la comisión del Brasil uno de sus más útiles auxiliares. Hicimos lo posible por defendernos; pero desgraciadamente nuestros revólvers no daban fuego por tener los fulminantes húmedos á causa del clima del *Yavarí*; uno que otro tiro que salía con bastante intervalo, no era suficiente para espantar á los salvajes, pues aunque al fin se consiguió matar á uno de ellos, fué después de haber sido heridos cinco de nuestra expedición, siendo uno de ellos el que suscribe, quien recibió cuatro flechazos, uno en el pescuezo, sin importancia i que solo produjo un pequeño rasguño, otro en la mano izquierda i dos en la pierna derecha. Después de un combate que duraría como un cuarto de hora, nos salvamos como pudimos en una canoa pequeña, porque la otra fué necesario abando-

narla á pesar de que ella contenía todos nuestros instrumentos, cuadernos de apuntes, equipaje, víveres i demás útiles, de lo contrario habríamos perecido todos. Esto acontecía en un lugar del río cuya posición calculada, según nuestro itinerario i las observaciones anteriores podia estar por 6°.50′ de latitud i 4° de longitud al O. de Tabatinga que era nuestro punto de partida, lo que daba 76°.10′ O. de Paris. Avanzando este rio más en longitud que en latitud, nos acercábamos tanto á *Saravacu* (según el mapa de Paz-Soldán, se halla por 6° 53′ i 77° 32′ O. de Paris) que me aseguraron en el Yavarí, que según informes tomados en ese pueblo hai un camino de un día del pueblo al río.

Después de tan funesto suceso, nos convencimos de la justicia de los que trabajan el caucho, al no querer pasar más allá del rio Gálvez, por el terror que les infundían esas regiones. Así es que cuando les decíamos, que íbamos hasta las cabeceras, se espantaban i nos suponían unos temerarios desde que nadie había navegado más allá de esa confluencia, siendo nosotros los únicos que hasta entonces íbamos á pasarla. La admiración era tanto mayor en estos pobres hombres, porque no concebían que se aventurase tanto, viendo que no íbamos á recoger ni caucho ni zarzaparrilla.

Mucho he indagado, así mismo, sobre la especie de salvajes que nos atacaron. Ellos no han podido ser los Mayorunas porque, estos son de buena figura (1), al paso que los otros son de un aire feroz i repugnante. Me parece que la opinión más probable, es la que me expresaron en el *Yavarí: que los indios que habitaban las cabeceras del Yavarí son una mezcla de Conibos i Mayorunas.*

Contar los innumerables sufrimientos que pasó la expedición después del ataque, sería largo i no puede ocultarse á la penetración de ningún hombre. Supóngase señor Comisario, unos diez hombres, de ellos cinco heridos, metidos en una canoa que á lo sumo podía contener la mitad, i que por consiguiente á cada paso se volteaba i caíamos al agua, sin tener un pedazo de pan para comer, expuestos á toda intemperie, al sol, á la lluvia, &., &., andando todo el día sin tener más de cuatro horas para dormir, pues nos recordába-

---

[1] —" Don José Valier, portuguez, habitante del Yavarí, al hablar de las mugeres Mayorunas nos decia: " que eran unas francesas ", para dar una idea de su gracia i buena figura ".—Rouaud.

mos á eso de la una ó dos de la mañana para proseguir el viaje. Esto era una medida de prudencia,no solo porque estábamos en regiones llenas de infieles, que en el menor encuentro, nos habrían muerto á todos, por no tener nosotros ni una arma, sino además porque ellos acostumbran atacar á sus enemigos mui de madrugada, como que es la hora del más profundo sueño. En fin, después de cuatro días de infinitas penalidades, encontramos el resto de la expedición que estaba con el teniente Martínez, que nos acogió con toda la solicitud digna de un hombre de corazón. Allí encontramos en cuanto fué posible, los recursos que nos habían faltado, i seguimos bajando el río hasta que por fin el 26 de Octubre estábamos en Tabatinga, donde fuimos acogidos por el "Ibicuhi" que felizmente se encontraba allí.

Así terminó, señor Comisario, nuestro mandato de un modo tan desgraciado á pesar de todos los esfuerzos i de haber agotado toda especie de sufrimientos i expuestos á las injurias del tiempo, soportando el abrazador calor, las lluvias que eran frecuentes, la falta de toda especie de comodidades i lo que es peor, los innumerables insectos de esas regiones que son inagotables, i de que no se puede tener idea sino por la propia experiencia. Sea en las embarcaciones ó fuera de ellas, estábamos constantemente rodeados de moscas, mosquitos, zancudos, avispas, &. &. US. mejor que nadie podrá valorizar lo que acabo de exponer.

Para dar una idea general del río Yavarí, me bastará decir, que es uno de los más ricos en producciones de todas clases, entre los afluentes del Amazonas. En el agua se halla una inmensa variedad de peces, siendo mui abundante el *Piraracú* (Paichi) i el exquisito *Surubí* lo mismo en las aves i mamíferos, porque en lo que respecta á insectos ya he dicho más arriba: que es incalculable su número i variedad. En el reino vegetal hai mucho *caucho*, *zarzaparrilla*, *bombonaje*, *cacao*; maderas de construcción, plantas medicinales, frutas i otros más que sería largo enumerar (1). En cuanto al rei-

---

(1)—"Entre los mamíferos hai las "Antas", "Capívaras", "Puercos", "Coatis" "Tartarugas", "Yabutis", "Preguisas". En el río "Tambaqui" buen pescado, los temibles "Yacarés" [cocodrilos] i "Yacaretinga" especie pequeña, "Surucuyú" especie de boa grande i mui peligrosa uno que matamos antier medía 5 metros de largo o.50 de ancho, buscan los troncos de árboles caídos i metidos en el río para su morada, "Pirañia" pez pequeño i que muerde; pero no de mal gusto. "Serpiente de Cascabel" "Yararaca" mai venenosa. Entre las aves el "Motun" especie de pavo negro bueno para co

no mineral, es mui pobre como lo es toda esta comarca de Amazonas i tributarios.

Solo hemos encontrado un mal paso (cachoeira) i eso sin ser un obstáculo para la navegación, pues si es verdad que en todo este lugar el fondo es de piedra; pero presenta suficiente caudal de aguas i la corriente no es mui impetuosa, de modo que el Yavarí puede ser navegado por vapores de poco calado hasta la confluencia del río Gálvez. I adviértase que cuando viajábamos este río, era la estación seca.

El número de islas que hallamos fué de ocho, á saber: brasileras, una al principio sin nombre, la *Yaquirana*, la de *7 de Setiembre*, la isla *Liberato* i la isla *Saraiva;* las peruanas son, la de la *Comisión*, la *isla Prado*, la *isla Carrasco*. La mayor de todas es la de la Comisión i situada de un modo tan pintoresco que forma una vista preciosa. Es mui curioso el modo de formación de estas islas. Veamos como: ya hemos dicho, que el Yavarí no es sino un tejido de curvas, pues con dificultad se encontrará otro río más tortuoso, pues bien: la fuerza de la corriente, que en la época de las avenidas debe ser considerable, tiende á seguir el camino más corto, rompe i se abre paso dejando á un lado un pedazo de terreno que estando circundado por el cauce anterior, se convierte en una isla; es lo mismo que si en vez de seguir un arco de círculo se sigue la cuerda que une los dos extremos. La gran cantidad de barro i materias de toda especie que lleva el río va poco á poco tapando las dos bocas de la isla, así es que la agua detenida en el interior, forma con el tiempo un lago. Como consecuencia de esto se deduce, que el Yavarí no puede tener siempre las mismas islas i que ese cambio continuo no puede dejar de producir alguna alteración en los contornos, lo que por otra parte solo se puede notar en mapas levantados en períodos distantes i en mui grandes escalas. Esta teoría que se acaba de exponer, nos fué comunicada por todos los prácticos conocedores del país i es tanto más verdadera cuanto que hemos podido seguir paso á paso las transformaciones de que se ha hablado. Es lo mismo que el

---

mer' " Arara " " Marrecón " " Inámbú " de canto triste i que resuena en el bosque, " Cuyubí ". Entre los insectos la terrible " Maribunda " especie de avispa negra, " Piun " [mosquito] " Carapaná " [zancudo] &.&. El caouthouc se llama " Seringa " en lingua geral Entre las palmeras hai el " Asai " i el " Anaya " El " Urarí " base del veneno llamado impropiamente " Curaré ", – Pouaud.

que no ha visto crecer un árbol; pero vé varios árboles de la misma especie en diferenses edades, así por ejemplo: en la primera isla mencionada i en la Yaquirana vemos que ya una de las bocas estaba tapada; en la isla Prado i en la del 7 de Setiembre vemos fresca la rotura causada por el río, se notaban los ángulos salientes en lo que había sido antes tierra firme.

Para la adjudicación de las islas las instrucciones nos decían de seguir los principios de la ciencia haciéndose las justas compensaciones. Hé aquí pues las reglas que seguíamos: como la línea divisoria pasa matemáticamente por la mitad del río, es indudable que una isla que estuviera colocada exactamente en el medio, debería pertenecer por partes iguales á cada nación; pero esto produciría siempre conflictos i lo mejor sería entonces adjudicarla á uno de los países exigiendo una compesación con otra isla ó de cualquier otro modo; pero felizmente tal caso no existe i lo que resulta es que siempre se inclina más á un borde que á otro, entonces se adjudicaba á la nación á cuya orilla se acercaba i para esto no había sino ver donde se hallaba la fuerza de la corriente [1]. Así es que siempre que se nos presentaba una isla la rodeábamos midiendo el ancho de todos los canales para hacernos cargo de su forma i decidir á que país pertenecía. Como todo esto no era un grave asunto, jamás hubo entre las dos comisiones la menor dificultad.

Sobre la salubridad del clima del Yavarí, nos parece que no es malsano, si se juzga por el número de enfermos de la expedición, pues una parte de los mui pocos que habían ya lo estaban desde antes de venir á la exploración; i algunos que después se enfermaron con terciana; pero la causa de todo esto era el estar casi todo el día metidos en el agua i guardar los vestidos húmedos, teniendo estos pobres marineros que desencallar á cada paso la canoa i que cortar los palos que nos impedían la marcha. Esto produjo en otros hinchazones en los piés, sin gravedad.

Según nuestros cálculos resultaba: que habíamos recorrido este río en una extensión de mil millas más ó menos: que nos habíamos acercado á sus cabeceras que deben hallar-

---

[1] — "Los indios llaman al río principal, cuando hay afluentes "La Madre del río".— Rouaud.

se poco distantes de Sarayacu; i que no pueden pasar mucho más allá de los 7º de latitud.

A pesar de no haber podido llevar á cabo nuestra expedición, no habrá sido enteramente ímproba para la ciencia geográfica, produciendo algunos cambios en toda la comarca central donde se hallan el Purús, Yuruá, Yutai i otros ríos. Para convencerse de ello no hai sino echar la vista á un mapa de Sud-América. En cualquiera de ellos vemos el Yavarí naciendo cerca de los 11° de latitud, i el Purús pasando al oriente del Cuzco por los 13° de latitud, ahora bien: según la exploración de Chandles el Purús no pasa mucho más allá de los 12° de latitud i el Yavarí, como acabamos de decir, no llega á los 8° de latitud. ¿En que se convierten esas regiones vacías? ¿Cuáles son los ríos ó montañas que las atraviesan? Todos estos son nuevos problemas de la ciencia geográfica que otros más afortunados que nosotros podrán resolver.

Hai además otro cambio, resultado de esta exploracion, mas importante para nuestro país por tocarle mas de cerca, i es la variación de la línea OE. que viene del Madeira. Según el tratado de San Ildefonso, celebrado 1777 para el arreglo definitivo de sus posesiones entre la España i el Portugal, i *que debe ser nuestra norma en todo lo que no haya sido derogado por tratado posterior*, la línea EO. parte desde un punto mitad de la distancia entre la reunión del Guaporé ó Iténez i el Mamoré que forman el río Madeira i su desembocadura en el Amazonas (sic). Este punto mitad de la distancia fué determinado por los astrónomos demarcadores que mandó la Corte de Portugal á fines del siglo pasado en 7° 40' i es con corta diferencia lo que nos ha dado el mapa de Gibbon, viagero norte-americano que bajó este río i levantó su plano. Algunos geográfos han pretendido tirar esa paralela, partiendo en el Madeira de los 10° i la tiraban paralela porque suponían que iba á encontrar la ribera oriental del Yavarí, error proveniente sin duda de creer, que nacía más al Sur de lo que realmente es i como lo suponía el tratado antedicho; pero como este río no llega ni á los 8° resulta: que esta línea no puede ser paralela sino oblicua en caso de partir de los 10°; más si parte de la media distancia (lo que debe ser según el tratado), será casi una paralela, porque la semi-distancia del Madeira (7° 40') no puede distar mucho

en latitud del origen del Yavarí (7° más ó menos). Las consecuencias que esto puede traer para nuestros límites, no pueden ocultarse á la penetración de US.

Réstame Señor Comisario, para acabar, el dar una idea del modo como se hacían nuestras observaciones las que eran llevadas con toda la minuciosidad i cuidado que nos era posible. Estas pueden dividirse en tres clases:

Observaciones hidrográficas.
Idem. astronómicas.
Idem. metereológicas.

En las observaciones hidrográficas se comprenden no solo el derrotero sino la medida de la velocidad de la corriente, las de volumen de aguas que ya hemos hablado, ancho i fondo del río. Entre las astronómicas, la latitud, la longitud i la declinación de la brújula. Las observaciones meteorológicas eran la temperatura del aire, las observaciones barométricas i la altura sobre el nivel del mar.

Los instrumentos que llevábamos para hacer estos estudios no los describiré por conocerlos todo el que tiene nociones de la ciencia, ni haré por ahora la enumeración prolija de todos ellos. Bástame decir que llevamos un sextante de Troughton que daba 10" i un círculo de reflexión de Gambei que daba 20" como que son los más propios i portátiles para las observaciones astronómicas á viajeros que no pueden disponer de otros como el teodolito que no solo demora mucho tiempo su instalación, sino que esta es además imposible en playas de arena que era donde observábamos i US. sabe mui bien que sin la fijeza i solidez de la base las observaciones con este instrumento son imperfectísimas i no igualan en ese caso á las de los instrumentos de reflexión. Recuérdese ademas, que con instrumentos de esta clase ha hecho el barón de Humboldt sus admirables observaciones, lo mismo que el Capitán Duperrey, Fitz-Roy i otros célebres viajeros. El teodolito que llevábamos era solo para observaciones terrestres. Teníamos ademas un excelente cronómetro 1280 de Bliss i Creighton de Nueva York cuya marcha diaria (O.^{s}) (8) era tan regular que calculando la longitud de cada lugar según el promedio de 5 cronómetros mui buenos que llevaba la Comisión Brasilera, el resultado siempre era igual al ob-

tenido por nuestro solo cronómetro. Las observaciones meteorológicas se hacían con excelentes termómetros de Baudín, un barómetro aneroide de Secretan para las variaciones horarias i otro del sistema Fortin construído por Tonnelot para determinar en tierra las variaciones horarias i la altura sobre el nivel del mar.

El modo como llevábamos nuestro derrotero era el siguiente: En la canoa grande estaba instalada una brújula que nos daba el rumbo i un cronómetro arreglado al tiempo medio de Tabatinga que era nuestro punto de partida. Un individuo de una comisión daba el rumbo i otro daba la hora de modo de dividirse el trabajo. El otro elemento indispensable, la distancia fué objeto de muchos estudios. En los primeros días nos valimos del siguiente método: se medía por medio del micrómetro de Rochón una distancia cualquiera i conociendo el tiempo que tardábamos en recorrerla, nos daba la velocidad. Como este método era fatigoso empleamos un medidor que puesto tras de nuestra embarcación flotaba en el agua, por medio de una hélice que giraba i de varias ruedas dentadas que marcaban las unidades, décimas i centésimas de milla se conocía la distancia; pero US. conoce mui bien que todos los instrumentos de esta especie son inexactos como se ha probado en Europa por muchísimas experiencias. Había además otro inconveniente, i es que la corriente del río influía sobre sus indicaciones de tal modo que era necesario descontar de la distancia total que apuntaba lo que era debido á la acción de la corriente, ahora bien este instrumento era tan imperfecto que habiendo debido marcar una velocidad mayor que la velocidad real, nos indicaba una velocidad menor, pues por las muchas experiencias que habíamos hecho conocíamos ya mui aproximadamente nuestra velocidad media. La causa de esta inexactitud puede atribuirse al rozamiento de las partes i varias otras. Por último empleamos el Loch de los marinos; pero con esta ventaja que teniendo un peso de plomo en un extremo se sumerjía i tocaba el fondo en donde quedaba fijo, así es que la corriente no tenía sobre él la menor influencia. Este medidor como vulgarmente se dice, tan *criollo* es el mejor de los instrumentos de esta especie i nos daba indicaciones exactas. Nuestras velocidad media era de 15 millas diarias, variando de 12 hasta 21 millas.

Como corolario de lo que se acaba de decir, se deduce; que un mapa que no es levantado según observaciones astronómicas, no puede ser nunca de una gran exactitud, porque prescindiendo de que en la apreciación del rumbo, no puede dejar de haber error de algunos grados, errores que poco á poco se van multiplicando, el otro elemento, la distancia, es imperfectamente conocido, felizmente las observaciones astronómicas colocan cada punto en su verdadera posición. Añádase además que muchos viajeros, no hacen sino *estimar* la distancia i en cuanto al rumbo no tienen en cuenta la declinación de la brújula que sólo la dan las observaciones astronómicas.

Para conocer el ancho del río, nos valíamos del micrómetro de Rochón poniendo en la otra orilla una señal ó bandera cuya longitud era conocida lo que daba sin cálculo ninguno la distancia.

Siendo uno de los más importantes datos la velocidad de la corriente; fué también objeto en que nos ocupamos mucho. He aquí el método que empleábamos para conocerla: en una playa donde el río no presentaba una curvatura pronunciada medíamos una base paralela á la orilla que generalmente era de 100 metros i en los extremos se ponían dos brújulas orientadas igualmente i perpendiculares á la base. Después de estas operaciones se hacía arrojar al agua un flotador i se notaban los instantes de su paso por las pínulas ó anteojos de los dos instrumentos; para lo cual había otro individuo que estaba atento á un cronómetro. A veces el flotador se arrojaba primero en los bordes i luego en el centro ó al contrario para conocer la diferencia en la corriente; i otras veces poníamos varias brújulas, pues jamás la corriente tiene en un trecho la misma velocidad que en el siguiente. Este nuevo método es sin duda más exacto que el molinete de Wolttmans, el tubo de Pitot i varios otros instrumentos que están sujetos á causas de error. El modo de conocer el fondo de un río es tan elemental que no vale la pena de que nos detengamos.

Entre las observaciones metereológicas, las más importantes, la temperatura i las variaciones horarias del barómetro, las tomamos cada hora por medio de instrumentos que llevábamos suspendidos en la canoa i evitando lo más que era posible la influencia de causas que pudieran producir al-

gún error. Cuando permanecíamos algún tiempo en tierra se instalaba bajo la sombra estos instrumentos i además el barómetro Fortin que no sólo nos daba las variaciones horarias sino la altura del lugar. Según la curva que trazábamos cada día la variación barométrica, era de una gran regularidad, mucho más que la termométrica, el máximum era á las 10 h. ¼ generalmente i el mínimum á las 5 h. de la tarde. La temperatura media era generalmente de las 8 h. á las 9 h. de la mañana i á las 6 h. de la tarde, el máximun como en todos los lugares del globo entre las 2 h. i 3 h. de la tarde. Se notaba además la marcha inversa de las dos sinusóides principalmente en la primera mitad del día. Por lo demás esta comarca es mui cálida subiendo el termómetro hasta 35° centígrados, mui lluviosa, siendo raro el día que deje de haber truenos, rayos i relámpagos.

Las observaciones astronómicas comprenden: la latitud, la longitud, i la declinación de la brújula. La latitud era determinada por alturas meridianas i circunmeridianas de estrellas. La altura meridiana del sol era imposible el tomarla con instrumentos de reflexión que lo más que pueden dar es hasta 30° de distancia Zenital. En latitudes ecuatoriales, el sol no dista mucho del Zenit i durante la época que hacíamos la exploración, era imposible como ya hemos dicho el observarlo. Pero cuando pasábamos de día por lugares importantes en que no podíamos esperar hasta la noche i cuya posición era necesario conocerla, entonces nos valíamos de otros métodos, como el de Dowes, en que tomando las alturas de modo que fueran correspondientes nos daba además la longitud.

Este segundo elemento es mucho más difícil de determinarse que el primero, como ejemplo podremos citar París i muchos otros puntos de la Francia [Bourges] en cuyas longitudes, aunque determinadas por los primeros astrónomos con todos los recursos de la ciencia, se han hallado diferencias cuando se han rectificado por medio de la electricidad. Los métodos para determinar la longitud eran empleados según el caso: las distancias lunares que son de alguna dificultad práctica cuando hai un sol observador las aplicamos una vez: las ocultaciones de estrellas por la luna es método mui exacto; pero tiene el inconveniente de no ser mui frecuentes i dar lugar á cálculos mui largos, habiendo

una vez calculado una ocultación de Venus que debía ser visible para nosotros, el bosque de la orilla opuesta que se elevaba muchos grados sobre el horizonte nos ocultó los dos astros i nos impidió de observar el fenómeno cuando faltarías mui pocos minutos. No fuimos tampoco mucho más felices con los satélites de Júpiter que las nubes nos impedían de observarlos. Mas teníamos el gran recurso de nuestro excelente cronómetro que arreglado al tiempo medio de Tabatinga cuya longitud está bien determinada i conociendo su marcha no tenía el inconveniente de los anteriores métodos. En estos últimos años que todas las longitudes se han rectificado en Europa por medio del telégrafo procedimiento de exactitud indefinida i que por tanto han podido apreciarse los otros métodos, se ha venido á conocer: que las longitudes determinadas por los cronómetros eran las más exactas, pues son las que discordaban menos de las determinadas por la telegrafía.

La declinación de la brújula, dato importante, tanto para corregir el rumbo como para el estudio del magnetismo terrestre se tomaba por medio de un declinómetro, valiéndose del método de Azimutes correspondientes.

El modo como observábamos era el siguiente: todas las noches que el estado del cielo lo permitía, calculábamos por la tarde de antemano el paso meridiado de un astro de primera magnitud: como Wega de la Lira, Achernar, Canopus, la Cabra, etc.. etc. para prepararnos á la observación. Llegado el momento, el señor Soarez Pinto i el que suscribe hacían cada uno por su parte la observación meridiana ó circunmeridiana i los resultados andaban tan acordes que la mayor diferencia entre nuestras latitudes fué de 40″, siendo generalmente de 10″ á 15″ i muchas veces menos. En las longitudes la diferencia era mayor; pero como es sabido, es un elemento mucho más difícil de determinar que la latitud i por otra parte sería trabajo ímprobo é imposible el querer determinar la posición con 1″ de error de lugares muchos de ellos sin importancia, con nuestros instrumentos portátiles i con una sola observación, lo que es en los observatorios trabajo de muchos meses i quizá más.

Terminaré, señor comisario, asegurándole: que nunca cesó de existir la armonía entre los miembros que componían la comisión mixta. Esto era tanto más necesario pues o

que en regiones inhabitadas, no podía venirnos en caso de alguna desgracia, como realmente sucedió, otro auxilio sino de nosotros mismos. A pesar de las privaciones de todo género á que estábamos sujetos jamás faltó el entusiasmo para acabar con buen éxito una tan honrosa comisión; i si los resultados no han correspondido enteramente á los esfuerzos que se han hecho, creo que no serán del todo ímprobos para nuestro país i para la ciencia geográfica, siendo el deber de todo peruano contribuir según sus alcances i medios para servir al adelanto de su país. La pérdida de nuestros apuntes á causa del desgraciado suceso del 10 de octubre, será causa de no poder presentar todo el trabajo; pero en todo caso creo haber llenado mi mandato hasta donde lo han permitido mis fuerzas i mi escasa inteligencia.

Dios guarde á US.

Manuel Rouaud i Paz-Soldán. (1)

1867

Exploración del rio Morona por la "Comisión corográfica peruana", presidida por don Victor Proaño.

PARTE DE PROAÑO

Dirección
de la
Expedición reconocedora
del Morona.

Laguna, marzo 31 de 1867.

Honorable señor ministro de gobierno, obras públicas, etc.

Cúmpleme la satisfacción de poner en conocimiento del supremo gobierno, por el digno órgano de US. H. el ingreso

1.—"El Peruano"—Año 1867—2.° semesrre.

á este departamento fluvial de la comisión corográfica encargada de reconocer la vía descubierta por el que suscribe. Al hacerlo, quisiera, por honor á nuestros pueblos, silenciar ciertos hechos i omisiones, que no sólo han puesto en peligro la expedición, sino también una empresa que tantos bienes ofrece á dos naciones i al mundo; pero como esta pertenece ya al dominio público, tengo que poner en su conocimiento cuanto á ella se refiera.

La comisión informará á US. H. de las latitudes, presiones atmosféricas i otras observaciones científicas: el secretario de ella presentará el diario del viaje i yo como director de la expedición haré una breve reseña de lo ocurrido desde agosto último hasta el presente.

Una vez que el gobierno ecuatoriano, conforme á lo dispuesto por el último congreso sobre la vía Proaño, principiara á organizar su comision para el reconocimiento de dicha vía, creí de mi deber como descubridor, i conveniente á la empresa solicitar otra, i con el mismo fin, del gabinete de Lima. Al intento, después de haber anticipado el expediente de la materia, marché á esta capital i i conseguí del ilustre coronel Prado lo que otros gobernantes me ofrecieron mil veces i nunca me cumplieron—que se mandaría siquiera reconocer mi descubrmiento.

Organizada que fué la comisión peruana, vine á esperarla á Guayaquil i alistar la ecuatoriana. Mas ¿qué sucede? lo que tengo comunicado á US. H. por el órgano de la legación del Perú en Quito.

Chasqueado por el gobierno de mi patria, calumniado por mis innobles enemigos, por ese funesto partido que se llama godo ó morenista en el Ecuador, con la fea imputación de haber ido á vender el territorrio de mi país natal al de mis afecciones: acusado por los visionarios i el ejecutivo de ser la causa de las reservas consignadas en el decreto dictatorial del 5 de octubre último, sobre el reconocimiento del Morona, como si yo hubiese sido el autor de la lei que motivó aquellas, ó como si los congresos dictaran leyes para que quedaran en el misterio: sin fondos para subvenir á las necesidades que se habían aumentado con la suspensión de la comisión ecuatoriana i contra muchos elementos conjurados, hice todo linaje de esfuerzos para que la comisión pe-

ruana no hiciera el triste papel de regresar sin llenar su objeto i me puse en marcha con ella.

Hasta Macas no tuvimos la menor novedad. En esa aldea toqué con el grave inconveniente de no encontrar peones á causa de que los únicos disponibles estaban comprometidos á sacar las cargas i familia de la autoridad local. Entonces apelé á los salvajes de las inmediaciones, prefiriendo á los cherembos porque el jefe de ellos fué á encontrarme tres días antes de Macas.

Con diez i nueve macabeos i treinta i siete jíbaros emprendimos la marcha á los 35 días de haber llegado al mencionado pueblo, donde tuvimos que parar por el motivo expresado.

En la primera jornada se quedó el intérprete, fingiéndose mui enfermo i regresándose al minuto de nuestra salida á presencia de los salvajes que quedaron atrasados. Con tan mal ejemplo de parte de un hombre cristiano, los infieles, que por la primera vez de su vida conducían á sus espaldas cargas de hombres civilizados, empezaron á desalentarse. Al día siguiente se regresó otro macabeo tirando la carga en el bosque. Con esta nueva lección se fingieron enfermos cuatro infieles i se quedaron. Entonces los demás macabeos me dijeron "que no extrañara la conducta de los que habían regresado, porque el mismo correjidor les había dicho á espaldas mías que, *la comisión no era ecuatoriana, que no estaban en el deber de auxiliarla i que me pidieran seguridades de regresarlos sin novedad, los que habían resuelto acompañarme*". Finalmente, "que dicha autoridad llegó al extremo de mandar á su esposa á casa de algunos cargueros para decirles ó aconsejarles que votaran la carga i se volvieran del camino". Sin embargo, llegamos á la cabecera del Morona (Miazal) con pérdida de algunas cargas solamente.

El importante jefe de esa tribu me mandó algunos hombres al encuentro, me recibió con entusiasmo i me dió pruebas de no haber olvidado las relaciones que hicimos en mi primer viaje, á pesar del mucho tiempo que había transcurrido desde entonces.

En el Miazal se presencaron nuevas dificultades. Conseguí ocho canoas, pero no tenía bogas. Los macabeos se negaron á pasar porque el molestoso ingeniero había disgustado á todos. Eos salvajes no querían acompañarnos has-

ta el Marañón de temor de ser presa de sus enemigos al regreso; pues mi demora en regresar por esas regiones les había hecho alterar la paz que conseguí establecer entre las tribus del Morona en mi primer viaje. ¡De cuánto son responsables los gobiernos omisos! ¡Cuántas grandes empresas se pueden malograr por no apoyarlas en tiempo!

Con la fé que siempre tengo en la Providencia, invité á los compañeros á marchar de cualquier modo hasta la tribu de los Ayulis. Así lo hicimos. Chamico, jefe de los Miazales, que tomó el nombre de Ramón en mi primer viaje, el jefe de los Mangocizas i algunos más nos condujeron hasta la confluencia del Miazal con el Cusulime. De ese punto se regresaron dejándonos entregados á nuestros solos esfuerzos. Ese día (15 de marzo) pasé por el dolor más aservo de mi vida ¡perdí el objeto más tierno de mi corazón!..... ¡El único eslabón con que veía prolongada la cadena de mi ser! Sacrifiqué lo más caro de mi pecho por una empresa que hasta hoi solo me ofrece penalidades, desengaños i calumnias!

Los temores del ingeniero, cuyos caprichos i mal carácter me traían desesperado, con otros motivos más, no me hicieron buscar ninguna de las tribus que se habían retirado de la orilla. Por tanto, tuvimos que continuar el viaje sujetos á nuestros solos esfuerzos.

La innundación de la playa en que dormíamos á la segunda noche de navegación nos despojó de muchas cosas. Por atender á la salvación de las canoas descuidé la de mi pequeño equipaje i me quedé hasta sin cama. La intemperie, la agitación i el temor se hacían notar en mis compañeros. Felizmente dos de los sirvientes i yo, no habíamos perdido los alientos, i á beneficio de esto, llegamos á los 12 días de navegación al magestuoso Marañón, donde abrigaba la esperanza de encontrar, sino un vapor, al menos algunos hombres apostados para auxiliarnos ¡vana ilusión! Nadie nos esperaba; todos nuestros víveres se nos habían concluído, i á pesar de encontrarnos cerca de pueblos civilizados, en aguas de la nación á quien servíamos, estuvimos expuestos, más que nunca, á perecer de hambre, de cansancio ó en cualquiera de los escollos que se encuentran en el Marañón i que no los puede evitar el que no es práctico. El secretario, ingeniero i dos pajes estaban enfermos, los demás rendidos;

yo, aunque vigoroso, lleno de lastimaduras en las manos de tanto remar.

Buscamos en la isla del Potro, las familias que dejé hace seis años i no las encontramos; pues ya se habían retirado, también por mi demora en regresar, según hemos sabido después. En tal situación, resolvimos seguir navegando hasta la desembocadura del Huallaga ó hasta donde alcanzara nuestras fuerzas. Pero al día siguiente el cielo que proteje al que pone en él su confianza, nos hizo distinguir una pequeña aldea, cerca de la antigua Barranca, i llegamos á ella como el náufrago al puerto que desea. De este punto vinimos á este pueblo auxiliados por cinco bogas, con el fin de averiguar con qué autoridad debemos entendernos, con qué recursos i á dónde debemos dirijirnos, hasta que hoi hemos sabido por el capitán del vapor "Morona", que el comandante general de este departamento fluvial tiene instrucciones para entenderse con nosotros; por lo que me iré á Iquitos á la mayor brevedad posible, llevando al señor Terán que está mui mal de su salud.

Los resultados inmediatos de la marcha que queda bosquejada son haber demostrado:

Que el Upano no es el origen del "Morona" como lo aseveran hasta hoi los geógrafos;

Que este río ofrece la más cómoda, segura i pronta navegación casi hasta el pié de la cordillera oriental del Ecuador;

Que son ciertas, ciertísimas las relaciones que establecí i conservo con las tribus del tránsito;

Que puedo atraerlas completamente á la vida civil;

Que los tres reinos de la naturaleza se encuentran en todo su esplendor en aquellas poéticas regiones;

Que no pueden ser más benignos sus climas; i

Que solo falta elegir la depresión más adecuada de las muchas que se presentan en la cordillera oriental para salir de la cabecera del "Morona" á los valles inter-andinos del Ecuador.

Hecha esta fácil i sencilla operación, quedará completamente reconocido mi descubrimiento i de todo punto indudable, que la vía Proaño es la más conveniente al Perú i al Ecuador—es la que con tanta avidez han buscado los hombres sabios i las naciones cultas ha más de tres siglos—es la

que aprovechando de la navegación del Gran Río i atravesando por la mayor espesura de la América del Sur, facilita la explotación de los inmensos tesoros que Dios ofrece al hombre en estas vastas soledades.

Al intento é infatigable en mi propósito, estoi pronto á regresar sin pérdida de tiempo por el "Morona"i ver cual de las depresiones mencionadas es la mejor i marchar con el resultado ante ese ilustrado gobierno, si, como no lo dudo, el comandante general de marina, me dá uno de los vapores destinados á la exploración de estos ríos. Entonces, prácticamente se verá hasta donde es navegable el Morona por vapor: los salvajes palparán la facilidad que tenemos de transitar por él: se aprovechará de la disposición en que quedaron las tribus del Miazal para llevarme por la mejor depresión; será completo el reconocimiento de la vía, porque ese pequeño paso de la cordillera lo puede reconocer fácilmente cualquiera ingeniero pagado por mí ó el gobierno ecuatoriano después de mi salida; i se confirmará con los auxilios de la ciencia la facilidad que hai de establecer un camino de fierro desde Guayaquil hasta la cabecera del Morona.

Conduciéndome hasta donde sea posible llegar á vapor, pueden votarme en tierra i regresar. De allí continuaré la marcha en canoa ó á pié i llevaré á efecto lo propuesto, porque no desmaya mi entusiasmo apesar de que hasta ahora no tengo el más pequeño estímulo ni apoyo: hoi mismo no tengo con que satisfacer ni las necesidades más imporiosas de la vida.

Dios guarde á US. H.

Víctor Proaño. [1]

PARTE DEL SECRETARIO DE LA COMISIÓN DON M. TERÁN

República peruana.

Comisión Científica del Perú

Laguna, abril 2 de 1867.

Sr. Ministro de Gobierno, Policía i Obras Públicas.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento del Supremo

[1] "El Peruano".—Año 25.—Tomo 52.- —Semestre I.—Número 30,—página 155.

Gobierno, por el digno órgano de US. H. que después de vencer infinitas dificultades i haber sufrido muchas penalidades, hemos ingresado á este puerto sin más desgracia que la pérdida del joven Emilio, hijo del descubridor don Víctor Proaño, que se ahogó pocas leguas abajo de la confluencia del Miazal con el Cusulime. A esta pérdida, que por cierto es lamentable, por las esperanzas que prometía el niño, se agrega solamente el estado de postración en que me encuentro i del cual estoi saliendo milagrosamente por el esmero del Director.

Por este motivo me privo del contento de informar al gobierno de las ventajas que ofrece la vía Proaño, como lo haré tan pronto como restablezca mi salud; asegurando solo por ahora que el Morona se presta desde la confluencia del pequeño Cusulime á la más cómoda i bella navegación; pues su corriente es mucho menor que la de todos estos ríos. Por estas ventajas i por otras que haré presente á la voz ó por escrito, se convencerá el Supremo Gobierno que la vía Proaño es de indecible importancia para el Perú i el Ecuador.

Mientras el ingeniero don Maximiliano Sibert marcha á esta capital precipitadamente, yo me dirijo á Iquitos á recibir las nuevas órdenes que el gobierno haya tenido á bien impartir á la comisión, de la cual soi miembro, porque deseo el bien de mi patria i quiero servirla hasta con riesgo de mi vida. Paso á Iquitos porque sé que ahí se encuentran las nuevas instrucciones del gobierno, i por si en ese punto encuentro más recursos para reparar mi salud.

También es del caso decir á US. H. que no dé ascenso á los informes de Sibert, ni por ellos dicte resolución alguna, hasta no tener á la vista el diario del viaje i otros documentos que serán presentados al gobierno con la posible prontitud.

Dios guarde á US. H.

M. Terán. (1)

— —

[1] "El Peruano" - Año 25—Tomo 52—Semestre I.—Número 30 - Página 156.

SE DAN POR TERMINADAS LAS FUNCIONES DE LACOMISIÓN COROGRÁFICA EXPLORADORA DEL MORONA

Lima, junio 1º de 1867.

Visto este oficio i los antecedentes agregados, se resuelve: que se declara terminada por ahora, la Comisión Corográfica Peruana, que se nombró por suprema resolución de 4 de octubre último, para la exploración del Morona; i que los miembros que lo componen, vuelvan al lugar de su residencia, por la vía del Mairo ó por la de Chachapoyas i Cajamarca.

Comuníquese á quienes corresponda i publíquese.

Rúbrica de S. E. (1)—*Lissón.* (2) (3)

1867

Primera navegación á vapor del río Morona á bordo del explorador "Napo" por el capitán de cerbota don Mariano Vargas.

OFICIO DEL COMANDANTE FLUVIAL DEL DEPARTAMENTO DE LORETO ELEVANDO EL PARTE DEL MAYOR VARGAS.

Comandancia General
del
Departamento fluvial de Loreto

Iquitos, Agosto 27 de 1867.

Sr. Capitán de Navío Director de Marina en el Ministerio del Ramo.

Señor Director:

Después de cuarenta dias de viaje ha regresado á este

(1)—General Mariano I. Prado.
(2)—Don Carlos.
(3)—"El Peruano"—Año 25—Tomo 5º—Semestre 1.º · Número 30.—Página 156

puerto el vapor explorador de "Napo", que como dije á US. en mi nota del 26 de junio último, zarpaba de este puerto el 28 al mando del Capitán de Corbeta graduado, Mayor de órdenes de este Departamento fluvial, D. Mariano Adrián Vargas, dando fondo en este puerto la tarde del 7 del presente, sin que hubiera ocurrido novedad alguna en la exploración.

Por la copia del parte del Mayor Vargas, se impondrá US. del resultado de la expedición, el que por sí solo manifiesta el grado de importancia que el Supremo Gobierno debe dar á la vía del río Morona.

Después de explorado el "Morona", el Mayor Vargas pasó á reconocer el río "Marañón" desde la desembocadura del "Morona" hasta el punto de Nacacuyaga en el Amazonas i á unas veinte millas distante del célebre Pongo de Manseriche, no pudiendo llegar al mismo Pongo, por haberle escaseado los víveres i haber encontrado un mal paso más arriba de Limón, el que se cree podrá salvarse en la estación de aguas.

En este reconocimiento ha visto el Mayor Vargas las inmensas riquezas que el Gobierno tiene á su disposición en esas playas, i á merced del que quiera ó tenga valor para arrostrar los peligros á que se expone en aquellos desiertos lugares á causa de los ataques alevosos de los salvajes que habitan esas inmediaciones, i es esta la razón porque mui pocos son los que se atreven á permanecer allí algunos días, recogiendo con la mayor facilidad cantidades fabulosas del oro en polvo, de que están abundantemente llenas esas playas, pues es cosa cierta i probada, que un indio en dos ó tres horas i con una simple batea de madera lava hasta tres castellanos de oro.

Como á mi juicio este asunto es de la mayor importancia i de mui graves i serias consecuencias, si se abandonan por más tiempo aquellos lugares auríferos á la avidez i codicia de los innumerables aventureros, que sin duda afluirán pronto con la navegación libre del río Amazonas, i como al Gobierno más que á nadie conviene posesionarse cuanto antes de aquellas riquezas, á fin de salvar las excepcionales circunstancias del Tesoro nacional, he resuelto mandar en comisión cerca de S. E. el Presidente de la República i de US., al mismo explorador de las regiones auríferas del Alto Ma-

rañón, Capitán de corbeta graduado i Mayor de ordenes de este Departamento D. Mariano Adrián Vargas, el que explicará á US. mejor de cuanto se pueda decir en un parte, lo que él mismo ha visto i palpado, presentando las muestras de lo que allí recogió i dando al Gobierno ideas exactas, tanto de la topografía, recursos i estado de esas regiones, cuanto del mejor modo de explotarlas; las autoridades i fuerza que allí deban establecerse i la línea de conducta que deba observarse con los inmigrantes que indudablemente poblarán pronto aquellas ricas soledades.

Por lo tanto, ruego á US. se sirva prestar toda atención á los informes i datos que suministre el expresado Mayor Vargas, los que acordados ya conmigo, contribuirán al adelanto i rápido desarrollo de los pueblos amazónicos.

Dios guarde á US.—S. D.—*Federico Alzamora.* [1]

PARTE DEL CAPITÁN DE CORBETA GRADUADO, D. MARIANO ADRIÁN VARGAS, SOBRE SU VIAJE DE EXPLORACIÓN EN EL RÍO MORONA.

Comandancia del vapor nacional
"Napo", al ancla

Iquitos, Agosto 8 de 1867.

Señor Capitán de Navío graduado, Comandante General del Departamento fluvial de Loreto.

S. C. G.

Me es honroso dirigirme á US., para en cumplimiento de mi deber, darle parte de los resultados de la comisión que para explorar los ríos "Alto Marañón" i "Morona" se dignó US. confiarme con fecha 25 de Julio último, ordenándome tomase el mando del expresado buque i asumiendo US. la Mayoría de órdenes del departamento que yo ejercía.

---

(1) "El Peruano"—Año 25—Tomo 53—Semestre 2.°—Número 46—Página 181.

El 28 de Junio del presente año, estando todo listo i con los pasajeros que debía conducir al río "Morona", zarpé de este puerto á la 1 h. 45 m. p. m. con dirección á Nauta. La llegada á este puerto fué sin novedad á las 4 h. 25 m. del siguiente día i donde encontramos fondeado el vapor nacional "Pastaza".

En este puerto permanecimos procurándonos combustibles, porque todo el que había se lo tomó la víspera el Comandante del "Pastaza" i al mismo tiempo trabajando por alturas de sol la latitud i longitud de ese lugar, i observando el movimiento diario del cronómetro. La temperatura, inter nuestra permanencia allí, variaba desde 78° hasta 92° del termómetro Farenhet i el barómetro también variaba según las fuertes presiones atmosféricas que se notan con frecuencia en estos lugares, desde 29.7 hasta 29.0 ps.

El río bajaba con celeridad, al extremo de que en los cuatro días que allí estuvimos, bajó cuatro i medio piés.

El vapor "Pastaza" dejó Nauta, dirigiéndose á San Regis el día 30 á las 3 horas 30 m. p. m.

Conseguido el combustible necesario i hechas algunas compras de ciertos útiles para el buque i para agazajar á las tribus salvajes, con quienes teníamos que tocar, zarpé de Nauta i me dirigí á San Regis el día 3 de julio á las 11 h. a. m. dando fondo en este último puerto á las 6 h. p. m.

Al día siguiente se embarcó el combustible i á las 10 h. 30 m. a. m. dejamos San Regis en demanda de Parinari. En este día se notaron fuertes corrientes i el tiempo fué mui chubascoso, i á las 3 horas p. m. una fuerte tormenta con viento recio de S. S.O. nos obligó á dar fondo en la isla de Tigreyacu, hasta las 4 h. 30 m. p. m. que continuamos la marcha i pasamos esa noche en las islas de Paranapura.

En la mañana del 5 seguimos surcando hasta las 9 h. 45 m. p. m. que dimos fondo en la isla de Manani, con el objeto de hacer vapor, pues la leña fresca que usábamos no daba el suficiente para sustentar la máquina en constante i regular ejercicio. Continuamos á las 10 h. 40 m. p. m. i dimos fondo en Parinari á las 4 h. 22 m. p. m. en donde sin pérdida de tiempo se procedió á buscar el combustible necesario.

A las 12 h. del siguiente día, teniendo leña á bordo i algunas provisiones que se compraron para la tripulación, de-

jamos Parinari i continuamos surcando hasta la isla de Lagarto-aisana, donde pasamos la noche.

En la madrugada del domingo 7 de julio continuamos la marcha i á las 8 h. 45 m. a. m. dimos fondo en el puerto de Vaca-marina, el mismo que dejamos á las 11 h. a. m. después de haber embarcado un poco de combustible. Se continuó sin novedad hasta la isla Mullui, donde se pasó la noche.

En la madrugada de ese día zarpamos de ese punto i á las 7. h. 22 m. a. m. fondeamos en el puerto de Urarinas, donde encontramos fondeado el antedicho vapor "Pastaza". En este puerto tampoco encontramos el combustible necesario por iguales razones á las que existieron en Nauta. A muchas diligencias solo se consiguieron trescientas rajas de leña i siendo mui difícil conseguir allí más con prontitud, el gobernador de dicho pueblo me ofreció que si lo conducía á bordo me haria proporcionar todo el que necesitase en el caserío de Fontivera. Accediendo gustoso á la proposición, zarpé de Urarinas á las 11 h. 45 m. a. m.

A las 12 h. 7. m. p. i cinco millas arriba de Urarinas tocó el buque en un bajo de arena que recientemente se había formado, según me lo manifestaron los prácticos de esos lugares; pero felizmente salimos de allí sin la menor novedad.

El día 10 á las 6 h. 6. m. a. m. seguimos surcando hasta las 11 h. 30 a. m. que dimos fondo en el caserío é Islas de Fontivera. Aquí tanto nuestra gente como la de ese lugar se ocuparon en cortar leña hasta las 8 h. 25 m. a. m. del siguiente día que salimos de Fontivera, i á las 3 h. 6 m. p. m. pasamos por la confluencia del río Huallaga con el Amazonas. En este sitio experimentamos fuertes corrientes i remolinos provenientes de que el Marañón había crecido como dos brazas, i á las 4 h. 22 m. p. m. dimos fondo en el caserío del Cedro que está situado al pié de la isla del mismo nombre en el Marañón, procediéndose en el acto á cortar leña, cuya operación duró todo el día siguiente.

Tanto en este lugar como en todos los otros donde la atmósfera lo ha permitido, me he ocupado de trabajar las latitudes i longitudes por alturas de sol para con toda la precisión posible situarlas en el plano que tengo formado de los ríos que he explorado, en consonancia con la respetable orden de US.

El sábado 13 de julio, después de embarcado el combus-

tible i unas pocas provisiones para la gente, salí del caserío del Cedro i seguí surcando el Marañón hasta el siguiente día 14 en que á las 7 h. 45 m. a. m. dimos fondo en las islas del Sungaro con el objeto de reconocer i atraernos á nuestra amistad á catorce indios infieles que en tres canoas habían abordado á esa playa i los mismos que según noticias habían bajado hasta Nauta desde las cabeceras del rio "Pastaza" con el objeto de procurarse algunas cosas en cambio de otras que ellos habían traído, especialmente oro.

El señor don Víctor Proaño, á quien de orden de US. llevaba de pasajero á bordo para dejarlo en el punto que él eligiese en el rio "Morona", me manifestó deseos de ir á hablar con dichos indios, i accediendo á su pedido, fué á tierra en la canoa del buque competentemente acompañado. A los pocos instantes regresó i con él todos los infieles aludidos, á quienes con bastante esmero agazajé i obsequié después de hacerles subir á bordo. Estos eran de la tribu de Canelos que habitan el territorio de las cabeceras del "Pastaza" i manifestaron ser de buena índole i no tan uraños como los de otras tribus. Quedaron mui agradecidos á mis obsequios, é invitándolos por medio del intérprete á que viniesen á hacer una visita á Iquitos, me lo prometieron formalmente para el próximo verano i hasta me pidieron mi nombre para preguntar por mi á su llegada. El señor Proaño tomó datos de ellos, acerca de la comunicación que pudiera haber entre las cabeceras del "Pastaza" i del "Morona" i de este río hacia la depresión de Baños en la cordillera oriental del Ecuador; i uno de ellos que los presidía i que manifestaba ser bastante racional, les dijo—que había fácil i pronta comunicación entre las cabeceras de esos ríos i dicha depresión. Con esto el señor Proaño le propuso con asentimiento mío, si quería venirse en el vapor él i otro compañero suyo para enseñarle esa ruta i conducirlo á dicha depresión, i diciéndole que deberían salir por la cabecera del Morona, pues el vapor se dirijía á ese punto, i ofreciéndoles que pronto se reunirían con sus compañeros que debían entrar con las canoas por el Pastaza. Los indios accedieron gustosos i el principal de ellos mandó las canoas á cargo de su hijo para que siguiesen su ruta por el río Pastaza, quedándose los dos á bordo del vapor.

Hecho este arreglo á 10 h. 10 m. a. m., salimos de este

punto i seguimos surcando. Un cuarto de hora después, se nos fué un marinero al agua, al que se logró tomar, parando acto continuo la máquina i dando andar atrás. A las 12 h. 13 m. p. m., nos vimos obligados á dar fondo en las islas del Ronsoco por la falta de combustible, el que se procedió á cortar inmediatamente. A la puesta del sol despejó la atmósfera i por el S. S.O. se avistó una cadena de cerros que los indios conocedores dijeron ser la misma que iba á formar el Pongo de Manseriche. Esta cadena parecía correr del S.E. al N.O. La noche fué sin novedad.

En la mañana del siguiente día se siguió cortando leña i á las 11 h. 30 m. a. m., salimos de esas islas. A las 4 h. 13 m. p. m., pasamos por la desembocadura del río "Pastaza" que contenía bastante agua, manifestaba tener poca corriente i su boca era ancha, con cuyos datos parecía de fácil navegación para vapores medianos. A las 5 h. 48 m. o. m., dimos fondo en el puerto de San Antonio del Alto Marañón. Aquí nos fué sorprendente encontrar bastante leña preparada i seca. Su gobernador era don Celedonio del Castillo, natural de Moyobamba i persona bastante recomendable por sus aptitudes i buen porte: es conocedor desde su infancia de todos los ríos tributarios del Alto Marañón, por haber con frecuencia penetrado en ellos; me suministró datos de los ríos Santiago, Nieva, Apaga, Potro, Cahuapanas, Pastaza i finalmente del Morona, al que yo me dirijía, i en el que había surcado ocho días en canoas diez años há: i por los datos que yo tenía de antemano por un vecino de Fontivera que también hacía muchos años que había andado por ese río, ví que eran acordes las noticias de uno i otro i quedé convencido de su exactitud cuando navegué dicho río. Además dicho gobernador del Castillo, me aseguró que en el caserío de Limón existían varios indios conocedores de ese río i entre ellos uno que lo traficaba constantemente i tenía amistad con la tribu de Ayulis que habitan las orillas del Morona, i se brindó á acompañarme á Limón ya para proporcionarnos á ese indio guía, cuanto para el combustible que sabía estaba preparado.

En este punto de San Antonio me pidió el señor Proaño admitiese á bordo dos hombres más, i un muchacho que me aseguró tenía contratado desde su anterior paso por allí para que le sirviesen de bogas en las cabeceras del Morona, donde

yo debía dejarlo, i además que le llevase á remolque dos canoas de regular tamaño para el mismo objeto, á lo que accedí gustoso, tanto porque la necesidad era efectiva, cuanto porque desde que US. me ordenó conducirlo como pasajero, quise guardarle, como en efecto se le guardaron hasta el fin, todas las consideraciones posibles.

Después de embarcar algunas cortas provisiones para la tripulación, zarpé de San Antonio el 16 á las 12 del día i dí fondo en el caserío de Barranca ó Buena-vista, á las 3. h. 50 m. p. m. En este trayecto existen en el río tres sitios en donde las corrientes forman fuertes remolinos, especialmente el del centro ó de Aripari,que son excesivamente peligrosos para las canoas en tiempo de creciente. Los que existen al pié de la misma Barranca, aunque fuertes, no son tan peligrosos.

A las 6 h. 48 m. a. m. del día siguiente salimos de Barranca ó Buena-Vista i á las 10 h. 6 m. a. m. pasamos por la confluencia del río Potro: á las 2 h. 20 m. p. m., estuvimos en la boca del río Morona i seguimos surcando el Alto Marañón con el objeto de tomar el combustible que estaba listo en el puerto de Limón, doce millas más arriba, donde dimos fondo á las 4 h. 8. m. p. m. En el acto se procedió á hacer embarcar la leña que en efecto estaba lista. No encontramos ningún habitante, porque aunque existían en pié muchas casuchas, estaban abandonadas i los pocos habitantes que existen por ese territorio, casi no tienen residencia fija, i andan por las playas de más arriba ocupados en lavar oro; no obstante habían algunas sementeras inmediatas. El gobernador señor Castillo salió en una canoa á las inmediaciones i por la noche empezaron á venir algunos indios trayendo plátanos, yucas i otras provisiones para la tripulación.

A las 3 h. 50 m. p. m., del siguiente día, se concluyó de embarcar todo el combustible que nos permitió la capacidad del buque, i el indio guía que el gobernador me había ofrecido, i dejando Limón bajé en demanda del río "Morona" cuya entrada nos fué algo difícil por dos grandes bancos de arena que tiene, uno que abraza todo el frente de su boca i otro un poco más adentro: dejando sólo por la orilla inferior el canal para poder penetrar en él, andando directamente hacia la orilla superior, desde donde permite seguir libremente sobre tres brazas de agua i cuyo fondo nos siguió regular hasta la

tercera vuelta, donde á las 6 h. 21 m. p. m., dimos fondo para pasar allí la noche. Antes de esto, en una encañada que corría del S. SE. al N. NO. se avistó á una remota distancia el famoso volcán Sangai, situado en la cordillera oriental del Ecuador

Como todo este territorio ya es habitado por las terribles tribus de Huambizas i Muratos, se observó toda la vigilancia posible en las noches, que es en ellas cuando dichos salvajes cometen los excesos de robos, asesinatos i exterminio.

En la madrugada del siguiente día continuamos surcando el "Morona", el que durante la noche había bajado como un pié. El río era encajonado i bastante angosto, de suerte que no permite que un buque de la eslora del "Napo" pueda virar, sino con espía, i apesar de que todo el día habíamos tenido un fondo de dos i media i de tres brazas, se nos presentaron tres vueltas algo forzadas con corrientes i remolinos fuertes, i cuyos sitios demuestran que, en tiempo de aguas ó crecientes deben ser mui impetuosas i peligrosas para vapores de poco poder. Después de la puesta del sol dimos fondo en la vuelta i caño de Remajuama, donde se pasó la noche observando la vigilancia posible á fin de evitar cualquier asechanza de los salvajes, pues estos cuentan con buenas canoas i se asegura ser intrépidos i arrojados.

En la mañana del día siguiente continuamos la marcha hasta las 10 h. a. m. que dimos fondo en la vuelta del Yanaallpa i medimos el ancho del río que aquí se presentaba más que en ningún otro punto, resultando ser de cien brazas. A las 11 h. a. m. seguimos surcando hasta las 4 h. de la tarde en que una fuerte tormenta con viento recio del Norte nos obligó á dar fondo en la isla de Rumu-cara, i como continuase i fuese la hora avanzada pasamos allí la noche. En este día se han encontrado tres, cuatro i cinco brazas de fondo i el río ha presentado varias playas dejando de ser encañado.

En la mañana del domingo 21 de julio después de no haber ocurrido novedad en la noche, zarpamos de ese lugar i á las 11 h. a. m. encontramos un esplayado en que solo había una braza i en la parte que más, braza i media de fondo, por cuyo motivo mandé disminuir la fuerza de la máquina para poder despacio i con cuidado reconocer bien el canal, el cual

no contenía un fondo mayor del últimamente expresado; pasado este sitio que era corto, se aumentó el andar i seguimos sin novedad hasta la 1 h. 20 m. p. m. que dispuse dar fondo poco más arriba del caño de Huachi-yacu, con el objeto de cortar leña que ya nos faltaba i á cuya operación se procedió inmediatamente. En este sitio más que en ningún otro se dejó sentir la imponderable plaga de mosquitos, al extremo que la gente que se ocupaba en cortar leña inspiraba compasión, porque, sin exajerar, en pocos momentos se les veía brotar la sangre por las piernas i brazos. A las 6 h. 30 m. de la tarde, como á un principio hubiese atracado el buque á la orilla por precaución, á dicha hora nos abrimos á medio río.

Se continuó el corte de leña hasta las 11 horas del día siguiente en que dejamos ese lugar, i á las 5 de la tarde un fuerte chubasco por la proa nos obligó á dor fondo en la playa del Iris, donde pasamos esa noche que fué sin novedad.

Se continuó la marcha por la mañana del siguiente día i no ocurriendo novedad hasta la 1 h. 56 m. p. m., que otro fuerte chubasco que nos obligó á dar fondo en la encañada de Aquiles, de donde sólo pudimos salir á las 3 h. de la tarde i seguir nuestra marcha sin novedad hasta las 5 h. 17 m. de la misma, que volvimos á dar fondo en la playa denominada "Precaución", siendo la causa de esta parada el hallarnos mui cerca de un lugar en que reside parte de la tribu de los Ayulis, i á fin de que no fuesen á huir i ocultarse con nuestra presencia, no quise darles la natural sorpresa que debían sufrir con la aparición inesperada de un objeto que no conocían aún, i acordé con el señor Proaño, que él acompañado de un intérprete i cuatro hombres más, al siguiente día de mañana, avanzaría en canoas para prevenirlos. En lo navegado este día, el fondo del río ha seguido regular de tres i tres i media brazas i las corrientes iban aumentando su velocidad; pues cuando en la parte inferior del río sólo era de dos millas por hora, ahora por lo general era de tres i en algunos puntos de cuatro por hora. También ya se observaba en muchos puntos ser el fondo i las orillas de piedra. A las 5 h. 30 m. de la mañana siguiente, salió de á bordo el señor Proaño, en dos canoas como se había acordado, i mientras él regresaba dispuse que la gente fuese cortando un poco de leña. Una hora i media después de haber salido regresó el señor Proaño, quien á la primera vuelta que anduvo del río, encontró

uno de los indios Ayulis, á quien le había dicho fuese á avisar á sus compañeros, previniéndoles de no asustarse i de esperarnos en la orilla. Dicho indio pidió que no fuésemos tan pronto, dándole lugar á que él llegase primero, porque sus compañeros ya no estaban tan cerca, sino que se habían trasladado más arriba; i en consecuencia permanecimos allí procurando leña hasta las 11 h. 26 m. a. m. en que nos separamos de ese lugar. A las 2 h. 30 m. p. m., en una vuelta llamada de los indios, vimos dos canoas de ellos atracadas á la orilla pero sin ninguna persona. En estos instantes nos tomó un chubasco tan recio que nos obligó á fondear i en cuanto amainó, mandé una canoa á tierra con el indio intérprete para ver si estaban allí los Ayulis. Al interior del bosque encontraron una habitación en que por los animales domésticos, útiles de casa i el fuego encendido que había, con más unas cortas sementeras, se conocía que estaba habitada i que los indios al sentir el ruido del vapor se habían ocultado en el bosque, i á las 3 i ¼, sin querer insistir más en verlos, continué surcando el río hasta las 3 h. 46 m. de la tarde, en que dí fondo en la isla i vuelta del Bautismo, porque en una playa de allí encontré á los indios Ayulis parados i listos con sus lanzas en la mano. Como diese fondo tan cerca de ellos, que se podía conversar, desde á bordo se les habló amigablemente por medio del intérprete, á lo que contestaron con muestras de amistad. Entonces fué el intérprete á tierra con el Sr. Proaño, con el objeto de traerlos á bordo, lo que se efeccuó pocos minutos después; entre ellos venía el curaca ó jefe de la tribu i aunque al principio manifestaron algunos recelos, conseguimos que subiesen al buque i desde entonces ya no escusé ni diligencias ni medios para agradarlos pues de todos los objetos que había comprado con ese fin se les repartió á todos; además les hice pasear por el buque i á cada paso su admiración crecía de punto. Como generalmente los licores alcohólicos agradan á los indios, también se les ofreció un poco de aguardiente, el que á un principio rehusaban tomar, manifestando recelos i desconfianza, i no lo tomaron sino cuando vieron que del mismo hice tomar á varios homres de á bordo, para que se convenciesen de que no les ofrecía ninguna bebida venenosa, como ellos manifestaron después. Sin embargo, en estos indios no existe gran afición al aguardiente, pues varios de ellos lo rehusaban i decían que

era una bebida mui fuerte. Como yo llevase también camisas i pantalones hechos con el fin de obsequiarles, la metamórfosis fué grande cuando á todos ellos se les vió vestidos después de estar desnudos i tan sólo con una pampanilla de tela de algodón pintada á listas que ellos mismos hacen, con que sólo cubren de la cintura á la rodilla. Por los espejos mostraron grandísima afición i eran objetos de mucha importancia para ellos los cuchillos, hachas i machetes. La única arma que usa esta tribu es la lanza que consta de moharra ordinaria de hierro que consiguen en la aldea de Macas i asta de madera. Estos indios son generalmente bien formados, contesturas sanas i robustas, color claro, mui buenos ojos i de barba, que siempre la cortan, son bastante racionales i todo hace creer que esta rama de la gran nación Jívara está cruzada con gente blanca ó española, en conformidad con lo que trasmite la crónica, relativa á le ciudad de Logroño i otros pueblos que en tiempo del coloniage, ochenta años ha, fueron destruídos por dichos Jívaros, á consecuencia de la gran codicia española por el oro que estos indios tributaban á la corona de España i que cuando pasaron á degüello á todos los hombres, los bárbaros se llevaron consigo á las mujeres inclusive las monjas de dos conventos que existían en Logroño.

A la puesta del sol se retiraron al bosque, mui amigos de nosotros i ofreciéndonos volver al día siguiente. A prima noche principió á crecer el río lentamente i á las seis de la mañana había subido cuatro piés. Como estuviésemos escasos de combustibles, resolví que se cortase en ese mismo lugar, cuya operación duró todo el día. Intertanto, desde las primeras horas de la mañana empezaron á venir á bordo los indios Ayulis, no solo los que habían estado á bordo el día anterior, sino muchos otros, como también mujeres i niños. Tuve pues que volver á principiar mis obsequios con los recién venidos i cada uno de los hombres sin duda por el interés de los obsequios me iba presentando á la mujer i á los hijos á quienes me ví en el caso de ofrecer iguales dádivas que á los demás. La familiaridad de ellos con nosotros crecía por instantes i aprovechando yo de esta circunstancia para hacerles conocer que si éramos buenos amigos, también seríamos enemigos temibles en caso necesario, hice preguntarles si deseaban conocer nuestras armas á lo que se prestaron

mui gustosos i les previne de no asustarse: entonces mandé hacer un disparo de cañón que lo tenía cargado á metralla i tanto los efectos de éste como la detonación los sorprendió bastante i de suyo comprendieron según me manifestaron, que de un solo golpe podíamos matar á muchos, á lo que contesté afirmativamente. Todos pasaron á registrar minuciosamente el cañón é intentando algunos de ellos alzarlo i manejarlo como un objeto manuable, su sorpresa fué grande al encontrarlo tan pesado, manifestando vergüeza por el error que habían sufrido. Después vieron nuestros rifles revólvers con los que también se les hizo algunos disparos i viendo caer las aves á que se les tiraba, daban muestras de convencimiento i de agrado. Poco más tarde como el señor Proaño i yo les hablásemos algo á cerca de las ventajas de la vida civil i de nuestra religión, manifestaron deseos de hacerse cristianos, i no queriendo pues desperdiciar la ocasión de hacer algo por estos infelices en ese sentido, i más aún por no resentirlos con la negativa á la petición que nos hicieron de querer nombres cristianos i poderse titular hermanos nuestros, como ellos acostumbran, procedió el señor Proaño á bautisarlos, sirviendo yo de padrino de la mayor parte, por elección de ellos mismos i como si bubiesen comprendido en todas sus partes la importancia de esta acción, desde entonces manifestaron más cordialidad i confianza en sus tratos con nosotros.

Esta tribu es bastante pobre, tanto en sus muebles de casa i vestidos, cuanto en sus cultivos, pues no se pudo consegir de ellos ningún objeto de curiosidad ni comestibles de ningún género; i el curaca ó jefe de ellos me hizo decir que estaban avergonzados de no tener absolutamente con que recompensar tantos obsequios que yo les había hecho, á lo que contesté que esas dádivas se las hacía á nombre del Gobierno i sin las miras de exigir recompesa alguna, que lo único que les pedía era que viniesen á conocer i visitar Iquitos i los demás pueblos del Amazonas para que á la vez se procurasen todo lo que podían necesitar más tarde, i viesen que todos los de por acá eran buenos amigos i no les harían daño alguno; entonces me ofrecieron venir á visitarme á Iquitos para el próximo verano, pues no vendrían antes porque tenían que ir á librar un combate con la tribus de Guambizas quienes les acababan de matar á traición á un compañero.

En la madrugada del 26 de julio se concluyo de embarcar el combustible necesario i á las 8 h. 15 m. a. m. despidiéndonos de los Ayulis mui amistosamente, dejamos ese lugar i seguimos surcando el "Morona" hasta las 4 h. 24 m. de la tarde que en una vuelta que denominé de la *Heroína* encontramos una canoa que bajaba por medio del río, conducida por una sola mujer i su hijo en estado de lactancia. Este encuentro inesperado sorprendió á aquella i en su turbación no hizo más que ponerse de pié en la canoa i presentarnos á su criatura como para implorar conmiseración; en el acto mandé fondear i se le indicó á la mujer que viniese al costado, lo que efectuó con intrepidez i sin vacilación. El aspecto de esta infeliz desnuda, sus piés llenos de heridas, la criatura también desnuda en una canoa rota, con un canaleto también roto i su historia que en pocas palabras nos refirió, consternó á todos los de á bordo. Esta desgraciada mujer, siendo muchacha como de doce años, cuando los Guambizas i Muratos, destruyeron catorce años ha los pueblos de Borja, Santa Teresa, Limón, Barranca, Barranquita, San Antonio, Santander, etc. del Alto Marañón, fué llevada del pueblo de Barranca por los Guambizas, como lo hicieron con otras muchas mujeres, pues estos bárbaros solo matan á los hombres chicos i grandes i no á aquellas, i fué tomada por conyuge de uno de ellos. Poco después en un choque de los Guambizas con otra tribu, fué arrebatada por la tribu adversaria á la del marido i quedó de mujer de uno de los victoriosos. Más tarde en otro combate volvió á ser rescatada por los Guambizas i finalmente volvió á ser arrebatada por otra tribu, después de haber visto perecer al marido i á otros muchos en su defensa i de ver también incendiados sus hogares, de cuyo incendio provenían las úlceras de sus piés. Entonces hostilizada la infeliz María Manuela, que este es su nombre, i suspirando siempre por su país natal i por sus parientes i demás cristianos de su pueblo, resolvió fugarse i lo efectuó con la mayor valentía por territorios i ríos que ni conocía i en su tránsito por el río Miazal recibió de la tribu que lo habita los socorros de la canoa i unos pocos víveres i resignada se entregó en manos de la Providencia dejándose llevar por las corrientes del Morona sin conocer los riesgos que podía correr ni á donde la conducirían dichas aguas, todo por temor de volver á caer

ella i su hijo en manos de la tribu que últimamente se apoderó de ella, i viniendo al segundo día á encontrarse con el vapor que tanto la sorprendió, juzgándolo como un monstruo de las aguas ó del fuego. A pocas reflexiones i con la promesa de que la conduciríamos á su país, convino en subir á bordo donde se le prodigaron todos los auxilios que demandaba su situación i poniendo su canoa á remolque volvimos á zarpar de ese punto i continuamos el viaje hasta las seis i cuarto de la tarde que dimos fondos en la encañada de las *Dudas*. En la parte del río navegado este día, tuvimos que vencer algunas vueltas forzadas i bastante difíciles de pasar, i por lo que respecta al fondo ha variado de dos á tres brazas.

En la madrugada del siguiente día mandé cortar leña, é intertanto fuí yo mismo en una canoa á reconocer una punta i vuelta que teníamos inmediatas para ver si era posible pasarlas en el buque, pues de donde estábamos fondeados parecía imposible, i aunque en el reconocimiento ya de sonda cuanto de agudeza en el ángulo, se encontraba algo difícil vencerlas, me resolví á pasarlas exclusivamente para poder colocar al señor Proaño lo más cerca posible de la cordillera, acortándole cuanto pudiese el molesto i peligroso viaje en canoa. En esta virtud á las 12 horas 45 m. p. m., continuamos la marcha i al pasar por la punta antedicha sólo por el excesivo cuidado i actividad desplegados por mí i por todos en esos instantes, no fuimos aconchados contra las rocas, continuando después sin novedad hasta las 2 de la tarde, que me ví obligado á fondear en los cerrillos i vuelta de Vargavia, por presentársenos otra vuelta tan peligrosa como la anterior. Se volvió á reconocer en canoa, i atrás de la vuelta mencionada había otra aún peor. Esta circunstancia agregada á la otra mui poderosa de ir ya escaseando los víveres, procediendo en consonancia con las instrucciones de US., me hizo resolver á no pasar adelante i regresar de este punto, pues si á la surcada, que hai menos peligro para vencer esos malos pasos, me originaron serios temores, en la bajada que es mucho mayor el riesgo, absorvía mi atención esta idea i no podía estar tranquilo hasta no haber salvado de bajada todos los malos pasos que ya habíamos atravesado; i por otra parte las circunstancias de no haber un motivo excesivamente urgente i de no ser sola mi existencia i re-

putación las que se ponían en peligro, sino también las de todos los tripulantes i pasajeros i un buque de la nación, no era para confundir el valor con la temeridad i la imprudencia. Acto continuo anuncié al señor Proaño esta resolución á fin de que pudiera aprestarse para la continuación de su marcha, mientras se cortaba toda la leña posible para nuestra bajada i cuya orden expedí.

En la mañana del día 28 de julio, dispuse que á mi pasajero el señor Proaño, i á sus peones que hacían un total de doce personas, se les diesen víveres para cinco días apesar de nuestra escasez, porque ellos no los llevaban ni en pequeña cantidad, i no me pareció justo ni humanitario despedirlos en esos sitios sin tales auxilios i dejándolos expuestos á perecer. Además, como dicho señor tenía que tocar en su tránsito con una ó dos tribus más de salvajes, le hice dar la mitad de todos los efectos que existían aún, de los comprados para obsequiar á los infieles á fin de que él también pudiese hacerlo con los que iba á ver, i por esas dádivas que son buena moneda entre ellos, pudiesen auxiliar al señor Proaño prestándole sus recursos de movilidad, víveres, &.; i finalmente al señor Proaño se le proporcionó á bordo todo aquello que se pudo, i se le trató con delicadeza, consideraciones i esmero á fin de no dejarle lugar á quejas.

A las siete i media de la mañana del citado día 28 de julio, nos despedimos cordialmente de nuestro amigo el señor Proaño; i haciendo virar el buque con espía por ser mui angosto el río emprendimos nuestro regreso de bajada á las 8 h. a. m. hasta las 11 h. 30 m. p. m. que dí fondo en la vuelta de los remolinos para permitir que atracasen á nuestro costado parte de la tribu de los "Ayulis" que con su jefe se dirijían hacia nosotros, con el objeto según dijeron de hacernos una visita, sin duda por el aliciente de los obsequios á que ellos mismos se insinuaban pidiendo lo que deseaban, cuidando yo de complacerlos en todo lo que se podía, i dándoles también algunos consejos saludables acerca de su conducta ya entre ellos como para con los cristianos. Nuevamente satisfechos de nosotros se despidieron á las 12 h. p. m. en que continuamos nuestro viaje, viniendo á fondear nuevamente en la isla del Bautismo con el objeto de cortar allí más leña.

Desde nuestra salida de ese punto hasta esa fecha, el río

había bajado como tres piés, de suerte que en los malos pasos que ya he dicho habíamos pasado, la disminución de las aguas en unos nos fué favorable i en otros adversa; sin embargo no tuvimos novedad debido al gran cuidado que se observaba.

En la madrugada del 29 se continuó embarcando leña hasta las 7 h. 30 m. a. m. que salimos de ese lugar siguiendo nuestra marcha sin novedad hasta las 6 h. 25 m. p. m. que dimos fondo entre las dos islas de Tangarana i Muntiti.

Al aclarar el día siguiente i sin novedad en la noche, mandé cortar un poco de leña, é intertanto se midió el ancho del río en este sitio resultando tener ciento cinco varas, i á las 8 h. 20 m. a. m. continuamos la marcha. El fondo del río ha sido de dos brazas i en algunos puntos un poco menos. En este día acabamos de salvar todos los malos pasos i á las 4 h. 40 m. de la tarde desembocamos al río Marañón, terminando la penosa exploración del citado río Morona. Continuamos cercando hacia Limón donde dimos fondo á las 6 h. 45 m. p m.

Por lo dicho, vendrá US. en conocimiento de que aunque el citado río Morona se presta á la navegación, es sólo por vapores de menos eslora que el "Napo", de más manga i de doble poder en su máquina, pues de otra manera la creo insegura; i respecto de las ventajas que la navegación de dicho río puede proporcionar al comercio é industria entre el Perú i el Ecuador parecen ser ningunas, porque en mi concepto sólo vendría á ser útil ese canal natural cuando tanto en las orillas del Alto Marañón cuanto en la parte oriental de los Andes del Ecuador, existiesen poblaciones numerosas, industriales mercantiles que pudiesen fomentar la línea de vapores que se estableciese con pasajeros i mercaderías que hoi no existen i que tampoco es dado preveer cuándo podrán formarse esas poblacones. Además, en toda la parte del río, recorrida por mí, no se han dejado ver ni conocer otras riquezas ni producciones que la zarza, de la cual abundan todos los ríos tributarios del Amazonas i del Alto Marañón, i no considero este artículo suficiente atractivo para establecer en el Morona una línea de vapores ni para atraer muchos industriales sobre sus orillas, las que también son innundables en tiempo de aguas, á excepción de mui pocos morrillos que existen en las cercanías de sus cabeceras. La ca-

za es algo abundante, debida al ningún tráfico que allí existe, pero en cambio no abundan ni buenas maderas.

El río Morona es formado por los dos raudales principales, Miazal i Cusulime ó Cangaimi, i más abajo le afluyen varios riachuelos, como el Mura, Copal, Cushaga i otros, todos de menor entidad. Así mismo tiene varios caños i lagos algunos bastantes grandes cerca de sus orillas. También tiene varias islas, todas pequeñas é innundables en las crecientes. El fondo del río desde unas cincuenta millas de su confluencia con el Marañón empieza á ser de cascajo i piedra.

La parte navegada por mí en el Morona, asciende á 228 millas, distancia absoluta que en rumbo directo puede considerarse solamente en dos quintas partes, porque el curso de dicho río en su totalidad es una cadena sin fin de vueltas; como verá US. estos i otros pormenores en el plano que de él tengo formado.

Las doscientos veinte i ocho millas que he recorrido es tán distribuidas por orden entre los siguientes puntos de escala que fuí haciendo á la surcada:

Desde la confluencia con el Marañón hasta la vuelta i caño de Remajuana	50		millas.
De este punto á la Isla de Rumucara	36		id.
De aquí al caño de Huachi-yacu	21	¼	id.
De este caño á la vuelta del Iris	28	½	id.
De esta vuelta á la encañada de Aquiles	26		id.
De la encañada de Aquiles á la Isla del Bautismo	25	¼	id.
De esta Isla á la vuelta de la Heroína	30		id.
I de esta á la vuelta i cerrillos de Vargavia	11		id.
Total	228		id.

perfectamente medidas á costa de un trabajo asiduo i esmerado i en medio de la imponderable plaga de mosquitos, de intensos calores, rodeados de privaciones i peligros, de fieras i salvajes.

El "Morona" tiene por la derecha las tribus de Huambizas i Ayulis, por la izquierda los Muratos i también Ayulis, i á sus cabeceras los Juachinguis, Palancheras, Mangosisas,

Chihuandas, Achuaros i otros, siendo todas estas tribus ramas de la gran nación Jívara, en lo general valientes; i en esto como en el número se distinguen los Huambizas i como feroces i crueles los Muratos, que afortunadamsnte van disminuyendo mucho porque las tribas Huambizas i Ayulis les hacen guerra constante.

La navegación por el río "Morona" es monótona i triste, debido á la uniformidad de sus orillas i á su angostura que no presenta horizonte por ningún lado, teniendo al viajero como encajonado, i haciéndose esto más notable á las caídas del sol, en que por la oscuridad anticipada, la soledad i el silencio se imprimen más las ideas del real i melancólico aislamiento en que uno se encuentra en esas apartadas regiones, después de las fatigas i penalidades del día; así es que cuando desemboqué al Marañón me pareció este un océano i más bello que nunca ; el ánimo de todos se ensanchó i creímos haber salido de una caverna á un paraíso.

Finalmente el cauce del Morona, desde su confluencia con el Marañón hasta la mitad de su curso, considerada la distancia en rumbo directo, sigue del S. SE. al N. NO. i de dicha mitad hacia su origen del SE. al NO. teniendo por consiguiente la corriente de sus aguas rumbo diametralmente opuesto á los indicados.

A nuestro regreso en Limón no encontramos al gobernador de San Antonio don Celedonio del Castillo que bondadosamente me ofreció esperarme allí hasta que volviese del Morona i teniéndonos algunos víveres i combustible listos como le pedí porque calculé que viniéramos bien necesitados de todo. Solo leña encontramos suficiente pero mui pocos víveres, más no por falta de diligencia del señor Castillo, porque me consta el haberlos encargado, sino por no haberlos i haberse visto él obligado á bajar San Antonio por necesidades urgentes.

Inter mi exploración del río Morona, el Marañón había bajado como dos brazas, i lo hallé en toda su seca. Viendo que la ocasión era propicia, porque como sabe US. que la estación seca es la conveniente para averiguar la posible navegación de los ríos i poder demarcar bien los bajos en los planos, porque en las crecientes no velan, luego que tuve el combustible á bordo, salí de Limón el 31 de julio i me lancé á surcar el Alto Marañón, con el fin de reconocer el tan céle-

bre pongo de Manseriche i ver también si nuestros vapores grandes podían tener paso franco de Limón para adelante en esta estación seca, porque aunque ahora diez i ocho meses el comandante del vapor "Morona" don Gregorio Pérez, surcó en dicho buque hasta Limón, de donde se regresó, como verificase el viaje en época de creciente ó con el río lleno, no quedando por consiguiente resuelto este problema, quise yo efectuarlo hasta donde fuese posible. En efecto: aunque encontré que las corrientes eran más fuertes que en la parte inferior del río, no encontré ningún obstáculo hasta las tres horas de la tarde que dí fondo en la playa *aurífera* de Huacashca, donde viendo á dos indios que se ocupaban en lavar oro, quise por mí mismo ver esta operación, i juzgar si eran ó no exajerados las riquezas de esos lugares i que tantas veces me habían celebrado. Con cariño i bastante sagacidad, hice que uno de los indios á mi vista lavase una corta porción de cascajo de la playa, i no solo quedé admirado de la destreza i prontitud con que efectuó la operación, sino de la cantidad de oro que producía tan corta de cascajo; i sin necesidad de lavarla á la simple vista se ven la multitud de partículas de oro que contiene. Mi admiración así como la de mi segundo el teniente don Ruperto Gutiérrez, i los maquinistas que me acompañaban fué grande i nos contristamos á la vez lamentando que tan inmensas riquezas, en centenares de leguas cuadradas i que podían hacer la felicidad de millares de familias, hayan permanecido hasta hoi en olvido i abandono. El oro es de riquísima calidad, como US. puede verlo en las muestras que ya he tenido el honor de presentarle i que las adquirí compradas á los indios á razón de doce pesos la onza que es el precio corriente entre ellos. La explotación que hoi se hace es mui corta, pues el número de indios que hoi se ocupan de vez en cuando en esa industria no pasará de doce entre hombres i mujeres, unos vecinos de Limón i otros de Barranca, i lo hacen del modo siguiente: á esos lugares suelen venir de Moyobamba i Tarapoto algunos comerciantes de orden inferior, trayendo, una ó dos piezas de tocuyo, algunas hachas, machetes i cuchillos, i centuplican el capital repartiendo sus efectos á los indios á cambio de oro. Entonces cuando dichos indios han abierto este compromiso, es que dejando sus chacritas, donde viven, se van á las playas á lavar la cantidad de oro que han estipu-

lado. Puestos allí trabajan solo una hora i media ó dos á lo sumo, cuando nace el sol. En este tiempo saca cada indio uno, dos i tres castellanos de oro, tal es la abundancia del precioso metal, i después se van á echar á la sombra i pasan así todo el resto del día tomando su favorito *masato* que es una bebida fermentada que preparan de la yuca i que viene á ser una chicha tan espesa que tiene la consistencia de una papilla, la cual á la vez que los embriaga i deleita, los alimenta mucho. De este modo lento i poco fatigoso llegan á concluir su tarea, i es tal la índole de esta gente que algunos, si al terminar la operación han sacado más oro del que deseaban, votan el exceso al río, i regresan á cumplir su compromiso; no acordándose más de los lavaderos de oro, sino cuando se les presenta la ocasión de otro cambio.

Aunque es verdad que á costa de mui poco trabajo material adquieren estos infelices la cantidad que quieran, no es poco el sacrificio que hacen al tener constantemente amenazada su existencia por los salvajes Huambizas, Muratos i Ahuarunas, quienes especialmente los primeros, los asaltan con frecuencia, robándoles á sus mujeres é hijas i matando á todo hombre que alcanzan; de suerte que ya es una cosa mui familiar i corriente entre estas pobres gentes el que los salvajes hayan muerto hoi á uno de sus companeros i mañana á otro en distinto lugar: i existen muchos que viven en constante aflicción i deseos de venganza desde que los infames Huambizas les robaron á sus mujeres é hijas sin que puedan adquirir ni noticias de objetos tan queridos: i conozco algunos que tienen sus cuerpos cubiertos de tremendas cicatrices de heridas que recibieron combatiendo en defensa de sus esposas é hijas i que después de no poderlas libertar i haber quedado por muertos en el campo, han sobrevivido milagrosamente. Al referirme uno de ellos su trágica historia, inmutado, con lágrimas en los ojos, me preguntó en tono suplicatorio ¿cuándo irían los del vapor á defenderlos de los Huambizas i ayudarlos á rescatar sus mujeres é hijas? otro dijo: que como los Huambizas ya habían visto i estaban atisbando al vapor, podía ser que ahora los respetasen algo i no trataran de matarlos. A esto yo traté de tranquilizarlos en lo posible i sin tener seguridad por cierto i sólo á fin de derramar algún consuelo sobre esos seres tan desgraciados, les dije que era casi seguro que el gobierno me volvería

á mandar pronto con ese objeto i que ahora no podía demorarme más tiempo entre ellos, porque tenía orden de regresar pronto.

Estos con una parte de los habitantes de Borja, desde su destrucción i la de otros pueblos que ya he dicho fueron arrazados por los bárbaros, andan diseminados en varios puntos del Marañón i otros del Amazonas, sin cesar de suspirar por su país natal i andan como otros judíos errantes esperando siempre ver el día de la reconquista de su país como la venida del Mesías.

Pasamos allí el resto de ese día i la noche, ocupándome escrupulosamante de examinarlo todo, recogiendo datos sobre toda materia concerniente á esos lugares i las posesiones i distancias con repecto á las ciudades vecinas como Chachapoyas, Moyobamba i Jaén, con el fin de resolver dudas acerca de las vías de comunicación entre estos lugares i la costa del Pacífico, como mui luego expondré.

Al día siguiente por la mañana continuamos surcando despacio i reconociendo otras playas auríferas, tanto i más ricas que la anterior i haciendo todas las observaciones propias á la importancia i naturaleza de un viaje de exploración, que al ser sobre un territorio tan imperfectamente reconocido hasta hoi á causa de la terrible tribu de salvajes que lo habitan i del cual sólo mui señalados viajeros i muchos años atrás han hablado tan poco, acrecentaban mi interés no sólo ya por cumplimiento de mi deber, sino también por el entusiasmo que progresivamente se iba despertando en mí al ir penetrando en una región tan inmensamente bella i rica, pues no es una exageración la del sabio Humboldt cuando ocupándose de la América del Sur, dice que sus montañas descansan sobre bases de oro: idea sujerida cuando reconocía precisamente las montañas vecinas al territorio que me ocupa. En ese día llegué á la isla de Nacacuyaga frente á las ruinas del que fué pueblo de Santa Teresa, donde había un gran esplayado, una vuelta i corrientes de 7 millas por hora; allí dí fondo con el objeto de reconocer primero el paso en canoa, como se verificó, i resultando que el canal en la vuelta que era algo forzada, estaba obstruído á uno i otro lado por grandes troncos de árboles que descansaban en el fondo i lo estrechaban, ofrecía grave riesgo al buque, siendo la corriente impetuosa. Como ya no tuviese víveres sino

para tres días, no quise aventurar tanto porque caso de una rotura ó descompostura en la máquina ó buque, que demandase demora, nuestra situación hubiera sido mui difícil. En esta virtud resolví nuestro regreso, i lo emprendimos una hora después.

El día 2 de agosto á las cuatro horas de la tarde dimos fondo en San Antonio, i deseando hacer algo más de útil en mi expedición, le propuse al gobernador don Celedonio del Castillo, que si me proporcionaba algunos víveres por sus justos precios, entraría al siguiente día á explorar el río Cahuapanas i ver si podía llevar el vapor hasta el pueblo de Barranquita situado en sus orillas, i de donde como á él mismo le constaba, sólo habían tres días de camino á Moyobamba, por una trocha que existe sin los malos pasos, precipicios i mortificaciones á más de la mucha tardanza que hoi se sufre por el pésimo camino de Balsa-Puerto, fuera de la penosa i peligrosa surcada de Yurimaguas á ese punto por los ríos Paranapura i Cachi-yacu, donde se han sepultado muchas víctimas i caudales. Pero desgraciadamente el nuevo San Antonio, no ofrece aún recursos de esta clase por su escasa población i estarse formando recientemente. Por esta razón me privé de dar ese paso más en obsequio del bien común i adelanto en las vías de comunicación de mi patria.

El día 5 de agosto i diez i seis millas abajo de Vaca marina encontramos al vapor "Pastaza", que surcaba para Urarinas. Nos pusimos al habla i aguantaron los bupues sobre las máquinas para que se trasbordase al "Napo" el práctico de aquél para traerlo á medicinarse en Iquitos, de lo cual tiene ya US. conocimiento, i concluído el trasbordo seguimos para nuestros destinos hasta el día de ayer 7 de agosto, que á las 7 horas de la noche dí fondo en este puerto, después de haber vuelto á tocar de bajada en todos los del tránsito; i sin más novedad que en el río "Morona" se enfermó por varios días mi segundo el teniente don Ruperto Gutiérrez, pero que felizmente recobró su salud; i me cabe la ocasión en obsequio á la justicia, de manifestar á US. su excelente comportamiento, trabajo i contracción en el viaje, así como también se han hecho dignos á la cosideración de US., los dos maquinistas i en general todos los de la dotación del buque por el excesivo trabajo, buena conducta,

i sufrimientos que han tenido; i porque sin su ayuda, nada habría podido hacer el jefe, ni la expedición se hubiera coronado tan eficaz i felizmente. Por mi parte estoi mui satisfecho de todos, i más aún con la particularidad de que oficiales, maquinistas i demás hayan sido todos *peruanos*, los que han dotado el buque en tan importante comisión, i que quizás es esta la única vez que en el Perú ocurre esta circunstancia que habla bien alto en favor de los adelantos del país, i de este departamento.

Entrando ahora en ciertos detalles, como US. i todos conocen bien, los puertos del río desde Loreto hasta Urarinas i aún hasta la boca del Huallaga, paréceme demás describirlos, i para no cansar voi á hacerlo sólo con los del Alto Marañón.

Seis millas arriba de la boca del Huallaga i á la izquierda (me refiero siempre á la izquierda ó derecha del río i no del viajero), se encuentra el caserío del Cedro. Consta de ocho casuchas i cuarenta habitantes de ambos sexos i diversas edades. Son indios todos i naturales del pueblo de Lagunas del Huallaga, i vienen sólo temporalmente á vivir aquí por el mejor clima, menos plagas de zancudos i mosquitos, más abundancia de caza i pesca i fertilidad del suelo. Hai pequeños cultivos como siempre hacen los indios en general. Está sobre una superficie plana i medianamente elevada, pero que en las grandes i extraordinarias crecientes que ocurren por acá cada cuatro años se inundan un poco, i esta la causa porque entonces emigran los habitantes á otros puntos i vuelven cuando baja el río. No hai ningún habitante blanco. Tiene un buen fondeadero hondo i remanso i siendo cantilosa la orilla, los buques pueden entrar á tierra sin riesgo.

Más arriba, i á la derecha se encuentra San Antonio, en la misma área que existió el anterior destruído por los Huambizas i Muraros. Consta de 20 casuchas i 100 habitantes de todas edades i ambos sexos, todos indios á excepción de cuatro personas, inclusive el gobernador que son blancos. Está sobre una superficie ligeramente ondulosa, pero bien alta i nunca innundable ni aún en las mayores crecientes. Disfruta de un clima templado i mui agradable en virtud de la lei física que á medida que aumenta la elevación de un lugar, disminuye la temperatura, la cual también baja con la proxi-

dad á las cordilleras i cuyas dos circunstancias se reunen en San Antonio, donde el termómetro Fahrenheit solo varía desde 72° hasta 77°. Goza también de una atmósfera más despejada i libre de tantos vapores acuosos é inficionados de miasmas nocivos como sucede en las hoyas; al espectador se le presentan allí horizontes bellísimos, especialmente al nacer i ponerse el sol, pues como punto dominante por el Oriente i Norte, el magestuoso río i un oceano de vegetación, por el Poniente i SO. la cordillera oriental que va á formar el pongo i varios colinas separadas hijuelas de aquellas. Tiene más este bellísimo lugar: no existen allí las terribles i mortificantes plagas de zancudos ni mosquitos. La fertilidad del suelo es prodigiosa, toda clase de frutos i sementeras se producen pronto i con exhuberancia. El actual gobernador les estaba construyendo una capilla, i me hizo encargo de hacerle fundir en la factoría de Iquitos dos pequeñas campanas de bronce, cuyo valor abonaría.

Siguiendo para arriba de surcada se encuentra en la margen izquierda el caserío de Barranca ó Buena-vista en el mismo lugar que estuvo el antiguo pueblo de ese nombre: ocupa una posición más elevada i más ondulosa que la de San Antonio, pero de donde se disfruta de mejor vista. Consta de seis ranchos i de diez i seis personas todas indígenas. En temperamento, producciones i falto de plagas es igual á San Antonio. Más arriba i á la izquierda se encuentra el caserío de Limón, que hoi se halla abandonado desde la incursión de los bárbaros, á pesar que existen las casuchas i una capilla en regular estado. Seis familias que habitan en este territorio han hecho cada una su residencia aparte i separadas entre sí desde una hasta doce millas de distancia donde tienen su habitación i cultivos, ocupa una área plana i medianamente elevada. Su temperatura, producciones i otras ventajas son análogas á las ya descritas. Después se encuentran las ruinas del pueblo de Santa Teresa á la derecha, i más arriba á la izquierda i al pié mismo del Pongo de Manseriche las ruinas del que fué mui rico i floreciente pueblo de Borja.

Las distancias medidas por mí desde este puerto son:— De Iquitos á Omaguas 48 millas.—De Omaguas á Nauta 35'.—De este á San Regis 34'.—De aquí á Parinari 63'.—De Parinari á Vaca marina 42'.—De este á Urarinas 44'.—De

aquí á Fontivera 26'.—De este al caserío del Cedro 30'.—Del Cedro á San Antonio 82'.—De este á Barranca 20'.—De aquí á Limón 42'.—De Limón á la isla de Nacacuyaga 2 millas abajo de Santa Seresa i término de mi viaje 28 millas, haciendo un total de cuatrocientas noventa i cuatro millas; i más las doscientas veintiocho millas hechas en el río "Morona" son 722' ó 1444 millas navegadas por el vapor "Napo" en el viaje redondo. Aunque no pude medir la distancia que hai de Nacacuyaga al Pongo, por todos los datos que se me dieron i algunas observaciones que hice, no será mayor de 20 millas, resultando que de Iquitos al Pongo tenemos 514 millas.

También diré que apesar de no haber podido medir en el río "Morona" la distancia desde los cerrillos i vuelta de Vargavia (término de viaje) hasta la confluencia de los ríos Miazal i Cusulime, que forman aquél, por los datos que pude adquirir no pasaría de 25 á 30 millas, de suerte que desde dicha confluencia hasta su desagüe en el Marañón, el "Morona" tiene un curso de 258 millas.

Los ríos tributarios del Marañón i Amazonas desde el Pongo hasta Iquitos, principiando de las cabeceras son: El *Apaga* por la derecha i cinco millas abajo de Limón, de curso dilatado i tortuoso i sólo navegable por canoas grandes. Al interior de este río existió el pueblo de Tangarana, destruído por los bárbaros Aguarunas. El *Morona* por la izquierda, 12 millas abajo de Limón i cuyos detalles ya he dado. El *Potro* por la derecha 15 millas abajo del anterior, navegable por vapores pequeños, abunda en zarza i más tarde puede servir de excelente vía de comunicación del Marañón á Chachapoyas i Moyobamba, especialmente á la primera. El *Sasipau* por la izquierda, 5 millas abajo del anterior i navegable por canoas. El *Cahuapanas* por la derecha, 9 millas abajo de Barranca, navegable por vapores pequeños, existe en su interior el pueblo de Barranquita, de donde hai una trocha, que aunque no mui limpia, conduce á Moyobamba en cuatro días i sin malos pasos ni peligros, pudiendo ser camino de herradura: i también atendiendo á las posiciones de los lugares, Barranquita está más cerca de Chachapoyas que de Moyobamba, apesar de que no existe camino. Diez millas más abajo de San Antonio i por la izquierda, entra el río *Pastaza*, de más capacidad i volumen de

aguas que el "Morona". Abundan en él la zarza, cera, copal i en sus cabeceras el oro. En una de sus orillas i al interior está el pueblo de Andoas, i también está habitado por los bárbaros Muratos i Machines, bastante feroces ambos.

Mui poco más abaio del Pastaza i por la derecha entra en tres brazos un gran caño denominado del *Varadero* navegable por canoas grandes i que se comunica con el río *Aipena*, proporcionando al pueblo de Jeveros un paso fácil i corto i por donde trafican tanto para entrar á sus salazones al "Pastaza" cuanto á los pueblos de San Antonio i Barranca.

Seis millas abajo del caserío del Cedro i por la derecha, entra el Huallaga, del que omito detalles por ser bastante conocido.

El *Nocusaí*, que entra por la izquierda i 5 millas arriba de Fontivera, navegable por canoas i abundante en zarza i otras producciones del país. El *Orito-yacu* por la izquierda, poco mayor qué el anterior i 12 millas abajo de Fontivera. Tiene tribus bárbaras en su interior i con producciones como el anterior. El *Chambira-yacu* por la izquierda, i 8 millas abajo de *Vaca-marina*, parece navegable por vapores pequeños. Está poblado de tribus feroces, i se dice contener mucha zarza i bastante oro, i además ser mui enfermizo, principalmente de fiebres i tercianas.

El *Tigre-yacu*, por la izquierda i 18 millas arriba de San Regis, navegable por vapores pequeños i mayor que el río "Morona": tiene todas las producciones de montaña, abunda en pesca i caza, de su interior sacan las piñas más afamadas i algunas con el peso de 30 libras. En sus cabeceras hai infieles i bastante oro. El *Ucayali* por la derecha 6 millas abajo de Nauta: sus detalles los conoce ya US. por el parte que le dí el 13 de setiembre del año anterior, de los resultados de la primera exploración á vapor que en ese río i en el Pachitea se hizo i que me fué confiada.

El *Sumchi-yacu* por la derecha i casi á mitad de la distancia entre este puerto i el de Omaguas, navegable por embarcaciones menores. Pueblan sus orillas la numerosa i terrible tribu de Mayorumas: es decurso dilatado i se extraen de allí varias producciones, como también mui buenas maderas de construcción, cedros, caoba, &. Finalmente el *Itaya*, á cuya boca se halla Iquitos. Además, entran al Amazonas i Marañón multitud de caños, algunos de consideración,

que pueden navegarse en falúas i que son desagües de otros tantos lagos que á más ó menos distancia del río en ambos lados existen en esta gran hoya.

El declive ó pendiente que siguen las aguas del Alto Marañon desde Santa Teresa hasta la boca del Huallaga, la he calculado ser de uno i medio piés por milla i de allí para abajo viene disminuyendo hasta un pié.

También entran en el Alto Marañón, i por la parte superior al Pongo, dos ríos de grande consideración i son por la derecha el *Nieva* que puede ser navegable por pequeños vapores i cuyo curso se dirije hacia Chachapoyas; i por la izquierda i junto al Pongo el *Santiago*, río más caudaloso que el Morona, i que siendo de más fácil navegación por vapores medianos, como se dirije al NO. i por consiguiente hacia el Sur del Ecuador, en donde se halla la provincia de Loja, este río vendrá á ser algún día lo que fué anteriormente, la mejor vía para comunicar la provincia antedicha con estas partes del Perú, por la mayor inmediación i facilidad con preferencia al Morona i demás ríos que he citado. Además, por todos los datos que he obtenido de muchas personas fidedignas que lo conocieron antes de la invasión de los bárbaros en todo ese territorio, el río Santiago contiene una cantidad de oro mucho mayor que el Marañón i todos los demás conocidos.

Debe alegrarse todo peruano al ver que la Providencia cada día, i con pródiga mano, abre al Perú nuevas puertas de prosperidad i riqueza. El inmenso territorio que baña el Alto Marañón i sus afluentes es sin duda la parte más rica i bella del Perú, esa sola parte de mi patria vale un mundo i no dudo que mui pronto habrá tanta concurrencia por el atractivo del oro, que rivalizará con California i Australia. Las medidas para que esto llegue á realizarse son tan sencillas i absolutamente en nada gravosas al país, que si fuera á indicarlas temería ofender la ilustración i luces de US. i del Supremo Gobierno. Mucho quisiera decir para demostrar las inmensas riquezas i otras mil ventajas que se encierran en ese privilegiado suelo; pero no pnedo, todo lo que diría sería poco al lado de la realidad.

Esto no es una ilusión, yo lo he visto, lo he palpado i por lo que respecta al oro, US. también ha visto el que traje i he mostrado. Por lo demás cometería un crímen si pretendiese

engañar á US., al Supremo Gobierno i al público. Hablo i procedo con la sinceridad i patriotismo que me inculcaron mis padres desde mi infancia, i con el convencimiento i certeza que me han dado los estudios, la edad i la experiencia. Mi objeto no es alucinar ni sacar partido; solo deseo cumplir mi deber para con el Gobierno i con mi patria. Me guardaré siempre mucho de dar informes falsos i revestidos de lisonjas, por que sé bien lo que dice un ilustre autor; *que no son siempre los mejores servidores del Estado los que le lisonjean; lo son sí los que procuran ilustrarle.* También sé que de los informes falsos, que casi siempre se han dado á los Gobiernos de mi país, para que se emprenda tal ó cual obra pública, han resultado fuertes grávamenes al Tesoro nacional; porque no tomando bien los datos han calculado mal los presupuestos, ó á fin de que se emprendan por algún interés particular que tengan sus autores, han facilitado las cosas con perjuicicio del Fisco, siendo una prueba elocuente de esto algunos documentos oficiales de la Sección de Obras públicas.

Creo, Señor Comandante General, que la vía más corta para la comunicación entre Iquitos i la costa del Pacífico es la del Alto Marañón. Ya he manifestado que este río es navegable por nuestros vapores grandes hasta dos millas más abajo de Santa Teresa, i quitando los palos que en ese punto obstruyen el paso, cuya operación es mui sencilla, pueden llegar hasta el Pongo. Anteriormente existía camino por tierra de Borja á la ciudad de Jaén de Bracamoros, el que se hacía en cuatro días i de esta ciudad á la de Lambayeque el camino es bastante conocido i se hace en tres i cuatro días. De Iquitos á Borja pueden nuestros vapores emplear descansadamente cinco días—vuelto á practicarse el camino por tierra de aqui á Jaén cuatro días—otros cuatro á Lambayeque i dos por mar al Callao; se tendrá que de la capital de la República á Iquitos se pondrán las comunicaciones en quince días más bien menos que más, economizando otros quince ó más que hoi se emplean en la única i malísima ruta de Moyobamba, tan llena de obstáculos i peligros especialmente en el río Cachi-yacu, donde como ya he dicho han sido sepultados algunos viajeros i muchos cargamentos de mercaderías; i teniendo después que andar á pié largas distancias llenas de precipicios i pantanos, ya entre Balsa-puerto i Moyobamba como de aquí á Chachapoyas cuyas sendas solo son

aparentes para las fieras de sus propios bosques que son otro peligro, i jamás para hombres racionales, especialmente si son de alguna nación culta, que les causaría rubor darles el título de caminos ó vías de comunicación expeditas á tales senderos. Esto también es una consecuencia de los falsos informes suministrados al Gobierno. Pero yo que no soi guiado por otro deseo que el adelanto real i positivo de mi patria i por el estricto cumplimiento del deber, no tengo por que ocultar la verdad, aunque de esto pudiera resultarme sinsabores i enemigos, como aconteció cuando hice el primer viaje de exploración al Ucayali i parte del Pachitea, por el que no he cosechado otros frutos que agravios que se me han inferido por la prensa, abusando de la distancia en que me hallo, por algunos ignorantes enemigos del progreso; i US. es testigo que á pesar de eso no se ha entibiado mi patriotismo i siempre he desplegado el mismo interés por el adelanto de estas regiones, al extremo de haberme lanzado á ésta, otra i más importantes exploraciones, siempre en uno solo de nuestros vapores menores, tan inaparentes al efecto i sin tantos elementos de seguridad i comodidad; agregándoseme á esta satisfacción la de haber vuelto á traer el buque sin la menor lesión, i más que todo la de haberse gastado en combustible i por todo la exigua cantidad de [428 soles] cuatrocientos veintiocho soles, según la cuenta documentada que con esta misma fecha presento, i confío que la justificación de US. tomará en consideración todas las ideas favorables que de este hecho se desprende.

Fáltame, señor comandante general, hacer presente á US., que á más de todo lo expuesto acerca del Alto Marañón, ese territorio por su situación topográfica, está llamado á ser una gran fuente de prosperidad i comercio, no sólo para estas regiones sino para una gran parte del Perú, del Ecuador i del Brasil; pues por el E. tiene á todo el departamento fluvial i la fácil i pronta comunicación con el Brasil i el Atlántico, por el NO. colinda con una provincia bastante comercial é industriosa del Ecuador, de donde desde largos años hasta hoi tienen tráfico comercial establecido con el departamento de Piura i provincia de Jaén; por el sur mui inmediato á Chachapoyas i Moyobamba, i desde el SO. al O. también inmediato á los departamentos de Piura, Cajamarca i Libertad. ¿Qué más puede apetecerse, señor coman-

dante general, después de encerrar ese territorio tantas riquezas auríferas, clima tan benigno i sin plagas i una fertilidad prodigiosa? Esa, señor, es la vía más corta, fácil i ventajosa que ha trazado la naturaleza entre esas regiones, el Atlántico i el Pacífico, i me parece que sería trabajar en vano afanarse en buscar otra mejor, quedándome la certeza que mui poco más tarde el mundo entero quedará convencido de esta verdad.

Quiera la Providencia que mis ardientes deseos por el bien de mi patria sean realizados pronto i que mis tareas de hoi sean alguna vez provechosas á mis semejantes, con lo que quedaré plenamente satisfecho i recompensado.

Dígnese US. disimular las faltas que el presente *parte* puede tener, i cooperar en lo posible por el fomento i protección de esa noble porción del Perú; i donde gimen sin auxilio alguno civil ni religioso, muchos infelices semejantes nuestros.

Dios guarde á US.

S. C. G.
Mariano Adrián Vargas.

Es copia.

Iquitos, agosto 28 de 1867.

Francisco O. Fernández,
Secretario. [1]

---

[1] "El Peruano".—Año 25.—Tomo 53.—Semestre segundo—Número 46.—Página 181.

1867

Segunda exploración del Ucayali por el Comandante del vapor "Morona", don Eduardo Raigada.

R. P.

—

Comandancia
del
Vapor "Morona"

—

Al Ancla.—Iquitos, octubre 4 de 1867.

Señor Capitán de Navío Comandante General de este Departamento fluvial.

S. C. G.

Tengo el honor de dirigirme á US. para darle parte del resultado de la comisión al río Ucayali, que en 22 del corriente tuvo á bien confiarme la Comandancia General.

Estando expedito el buque con cuatro meses de víveres á bordo, la guarnición embarcada i tres mil soles para atender á los gastos del viaje; zarpé de este puerto el 5 de julio último á las 8 h. 15 m. a. m. con dirección al de Santa donde dí fondo á las 5 h. 45 m. p. m. del mismo día. En este lugar tanto por embarcar combustible, como por comprar algunas mercaderías útiles para los indios infieles, según se me previene en las instrucciones que se me dieron tuve que demorar todo el día 6, i el 7 á las 7 h. 5. m. p.m. levé ancla i 15 minutos después entré en el río Ucayali, cuyo curso seguí hasta las 3 h. 5 m. p. m. que dí fondo cerca de la desembocadura del río Tapiche, para embarcar combustible. El 8 á las 7 a. m. continué la marcha hasta el puerto de Acuraya, donde dí fondo para también embarcar combustible. El 9 á las 6 a. m. dejé Acuraya i navegué hasta Piuri Isla donde dí fondo á las 4 p. m., i con alguna dificultad se pudo hasta las tres de la tarde del siguiente día embarcar un poco de combustible, después de cuya operación continué la marcha has-

ta las 2 i 20 p. m. que fondée en el caserío de Puinagua. El 21 á las 6 a. m. dejé este punto en demanda del Puca-Curo, donde llegué á las 9 i 20 a. m. del mismo día i fondeé en la boca del lago viéndome precisado á permanecer allí todo el resto del día para conseguir un poco de combustible. Al siguiente día 12, zarpé de ese lugar á las 6 a. m. i á las 10 i 55 a. m. del mismo día dí fondo en el pueblo de Tierra Blanca, ordenando en seguida se procediese acto continuo á embarcar combustible, cuyo trabajo duró todo el resto del día.

El 13 á las 6. a. m. dejé Tierra Blanca i á las 12 i 30 m. del mismo día dí fondo en la desembocadura del caño de Sara Yacu, i sin pérdida de tiempo me dirigí al pueblo con el objeto de pedir al Gobernador de ese distrito me proporcionase cuatro canoas grandes con el número de bogas suficientes i los víveres necesarios para 20 ó 30 días, á fin de poder despachar del término de mi viaje al puerto General Prado en el "Mairo" al sargento mayor graduado don Ramón Herrera, como se me previene en las instrucciones. Todos esos artículos, así como el combustible que necesitaba, solo pude obtenerlo en parte, sin embargo de haberme demorado hasta el día 25 i de serme constante los esfuerzos que hizo el Gobernador don José M. Palma, para conseguirlos; pues la mayor parte de los habitantes de ese pueblo se encontraban diseminados por las playas del río ocupados en la salazón de pejes, i á las 11 i 45 a. m. de dicho día zarpé de ese punto, llevando á bordo al Gobernador del distrito, con el objeto de que en el trásito llenara el completo del pedido que le hice, que así me lo ofreció. A las 6 i 45 p. m. dí fondo en Shanaya i se pasó allí la noche sin novedad.

El 26 á las 6 i 15 a. m. levé ancla i continué viaje hasta las 9 i 45 que dí fondo en la desembocadura del caño de Cashiboya, en donde se embarcó combustible i una parte más de todo lo que había pedido al Gobernador, faltándome diez bogas, una canoa i un poco de pescado salado, por cuya razón, el 27 á las 5 i 45 a. m. zarpé de Cashiboya, llevando siempre á bordo al Gobernador hasta el puerto de Roaboya donde fondeé á las 10 i 45 a. m. i se procedió inmediatamente á embarcar leña, i el resto de bogas que faltaba para tripular las canoas.

El 28 á las 6 i 15 a. m. salí de Roaboya, i á las 10 i 45 a. m. dí fondo en la desembocadura del rio Aguaitia, con el

objeto de embarcar la canoa que faltaba para el completo de las cuatro que debía llevar; i acto continuo seguí navegando hasta las dos i media de la tarde que dí fondo en el caño de Callería, procediendo inmediatamente á embarcar leña i el pescado salado que me faltaba para completar todo lo que debía proporcionar según mis instrucciones á la comisión que iba á surcar el río Pachitea.

El 29 á las 6 i 15 a. m. salí de Callería i continué navegando hasta las 2 i 30 a. m. que dí fondo frente á la boca del río Tamaya para embarcar combustible. Teniendo á bordo el necesario zarpé de este punto el 30 á las 6 i 25 p. m. i seguí surcando el Ucayali hasta las 11 i 0 a. m. que dí fondo frente á la boca del río Pachitea.

Como viese que era imposible continuar mi marcha por el Pachitea, por encontrarse el río en su mayor parte en vaciante, dispuse que se prepararan inmediatamente las canoas i lo demás preciso para la comisión que debia desempeñar el señor mayor graduado don Ramón Herrera. Al siguiente día 31, listas i tripuladas las canoas: embarcados en ellas el referido señor mayor graduado jefe de la expedición, el subteniente de ejército don Juan J. Salas, los diez soldados de la guarnición de mi buque i los víveres suficientes para todos ellos, atendida la distancia, emprendió dicho señor mayor graduado, su viaje por el río Pachitea en demanda del puerto "General Prado" en el río "Mairo", con el objeto de traer á la comisión científica mandada por el Supremo Gobierno á explorar esos ríos, i que debía encontrarse en aquel puerto, procediendo en seguida á escoger el lugar más aparente donde colocarme para esperar su regreso. Asegurado el buque con las precauciones necesarias, quise aprovechar de esta oportunidad para continuar explorando el río Ucayali que solo conocía hasta la boca del Pachitea i teniendo suficiente confianza en mi segundo, teniente 1.° graduado don Federico Delgado, le encargué el mando del buque i emprendí mi marcha en canoa hasta el punto de Puntijao, cerca del antiguo i destruido pueblo de Santa Rosa de los Piros, de donde me regresé después de 15 días de viaje, habiendo únicamente encontrado á ocho dias de surcada la quebrada de Chesea, habitada por los infieles i Amahuacas. En todo el trayecto que he recorrido del Ucayali hasta Puntijao, no he encontrado ningún obstáculo para la navegación i por las

observaciones i exámenes que he hecho me he convencido, de que tanto en la estación de la vaciante como en la de llena, pueden nuestros vapores, grandes ó pequeños, surcar sin ningún obstáculo hasta más arriba de Santa Rosa.

Los habitantes de esos lugares nos han informado que á dos días de surcada, en canoa, de Santa Rosa á los Piros, desagua en el Ucayali el rio Tambo, el cual es formado por la reunión de los ríos Ene i Perené, el primero que tiene su orígen en la cordillera de Cailloma, i el segundo baja de los altos de Tarma pasando por Chanchamayo. Dicho río, según el caudal de agua que me indicaron tenía, lo considero navegable en el verano por nuestros vapores pequeños, i en el invierno por los grandes, pues se me ha asegurado que no presenta ningún obstáculo para la navegación, hasta que no se separen los dos ríos de que es formado, i cuyo punto de reunión es mui cercano á la ciudad de Huanta.

El río Tambo en el día es mui poco traficado, á consecuencia de estar pobladas sus orillas de la indómita i temible nación Campa, célebre por su ferocidad. Una vez á bordo de regreso de mi pequeña excursión, sin que durante mi ausencia hubiese acontecido nada notable en el buque, esperaba impaciente el regreso del señor mayor graduado don Ramón Herrera, de quien desde su salida no tuve la menor noticia, hasta el 14 del mes próximo pasado, que llegaron á bordo los señores Charón, Butt i Prado, pertenecientes á la comisión científica exploradora i estos señores me aseguraron que algunos días después llegarían los que les faltaban. En efecto, el 25 del mismo mes, á las 6 i 30 a. m. atracaron al buque las canoas que conducían al señor don Juan Tucker i el resto de los que componían dicha comisión, i después de embarcados puse el buque á disposición del referido señor Tucker, presidente de la comisión, como se me previene en mis instrucciones. [1]

En seguida i de acuerdo con el referido señor Tucker, dispuse nuestro regreso i á las 7 i 5 a. m. del 26, zarpé de la boca del Pachitea navegando de bajada hasta las diez de la mañana que dí fondo frente á la boca del río Tamaya para embarcar combustible i á las 12 i 20 p. m. dejé este punto i

(1) Véase enseguida de este parte la relación del viaje de la "comisión hidrográfica" de Lima al Pachitea, escrita por Raimondi, i el informe del médico de la expedición, doctor Távara.

continué navegando hasta las 5 p. m. que dí fondo en Callería donde se tomó combustible i pasé allí la noche. El 27 á las 11 i 45 a. m. salí de Callería i á las 4 i 30 p. m. fondeé en Roaboya, procediendo acto continuo á embarcar combustible. El 28 á las 6 de la mañana dejé Roaboya i aunque el día fué excesivamente nublado i chubascoso, navegué sin ninguna novedad hasta las tres de la tarde que dí fondo frente al caño de Sarayacu, en donde permanecí todo el resto de ese día i el siguiente 29, embarcando combustible i algunos víveres frescos.

El 30 zarpé de Sarayacu á las 9 h. 5 m. a. m. i sin novedad en todo el día dí fondo en Piuri-Isla, á las 7 h. 5 m. p. m. donde se embarcó un poco de combustible.

El 1º del corriente salí de Piuri-Isla, á las 5 h. 45 m. a. m. i á las 6 h. 30 m. p. m. fondeé una milla más abajo del río Tapiche con el objeto de embarcar combustible.

El día 2 á las 5 h. 50 m. a. m. zarpé de ese lugar á las 10 h. 25 m. a. m dejé las aguas del Ucayali i entré al Amazonas, dando fondo treinta minutos después en Puerto de Nauta donde encontré al vapor "Pastaza" que al siguiente dia continuó su marcha de surcada.

El 3, después de haber embarcado un poco de combustible dejé Nauta i á la una i media del mismo día he tenido el placer de fondear en este puerto dando fin á la comisión que se me encomendó. Por lo expuesto verá US. que he llenado cumplidamente las instrucciones que se me dieron verificando el viaje sin sufrir ningún contratiempo, quedando por consiguiente confirmado lo que dije á US. en mi parte del primer viaje que hice al río Ucayali (1) de que este río es navegable en toda estación por nuestros vapores grandes, pues en la presente que el río se encontraba en su mayor seca, el menor fondo que he encontrado ha sido el de dos brazas.

No concluiré sin manifestar á US. que en el viaje que acabo de hacer he palpado los buenos efectos que causó nuestra primera visita en las tribus de infieles que pueblan esos ríos, pues á mi llegada en todos esos puntos, cada cual de los infieles se disputaban llegar primero á bordo i brindándome lo que tenían, manifestándome muchos de ellos el deseo que los animaba para embarcarse i trabajar á bordo sellando así la

(1) Corre dicho parte en la página 314.

alianza que nos han jurado por lo que creí conveniente dar de alta á cuatro de ellos en la clase de grumetes, dos pertecientes á la tribu de Cunivos, un Piro i un Amahuaca. Si se continuara los viajes al río Ucayali, no hai duda que ellos solos bastarían para atraer todas esas tribus á la vida civilizada i este medio lo considero el más seguro para la consecución de tan laudable fin.

Al terminar este parte permítame US. hacerle presente el buen comportamiento que ha observa lo la dotación del buque durante todo el viaje, llenando cada cual con entusiasmo i voluntad aún más de sus respectivas obligaciones, especialmente mi segundo, teniente 1.° don Federico Delgado, único oficial que ha compartido conmigo las penalidades del viaje i que cada día se hace más digno de consideración por la puntualidad que observa en el cumplimiento de sus deberes i contracción al trabajo. Si el buen éxito que ha tenido la comisión que se me confió merece la aprobación de US. quedarán satisfechos mis deseos.

Dios guarde á US.—S. C. G.

Eduardo Raigada. (1)

1867

Comisión hidrográfica para el estudio de los ríos navegables de la hoya del Amazonas.

"Habiéndose en 1864 establecido las factorías de Iquitos con sus respectivos talleres de carpintería, herrería, fundición etc., i mandado traer los vapores *Pastaza, Morona, Napo* i *Putumayo*, se había despertado en todo el departamento fluvial de Loreto el más vivo entusiasmo para la exploración de los afluentes del Amazonas; i todos los jóvenes marinos establecidos en el Apostadero de Iquitos se disputaban la gloria de dirigir ó hacer parte de penosas expediciones, que tenian por objeto demostrar la navegabilidad de los numerosos tributarios que directa ó indirectamente llevan sus aguas al rei de los ríos, al grandioso Amazonas.

"Heróicas pruebas de ese noble entusiasmo se tenían ya en las dos expediciones hechas por los ríos Ucayali i Pachitea, de las que hemos te-

(1) "El departamento fluvial de Loreto" por el capitán de navío don Eduardo Raigada.—Lima, Imprenta de Torres Aguirre—1891—Página 37.

guido ocasión de hablar, i de la por el río Morona (exploración Vargas), á más de otras dos pequeñas exploraciones hechas en el año 1866 por el comandante del vapor *Morona* don Gregorio Pérez en el río Aipena i Alto Marañón.

"Mas si estas atrevidas i penosas expediciones nos habían dado á conocer que todos aquellos ríos, con vapores adecuados, eran navegables, nos habían además suministrado una infinidad de útiles datos geográficos sobre regiones casi completamente desconocidas, no nos habían dejado un trazo gráfico de aquellas cómodas vías de comunicación, basado sobre observaciones astronómicas, que nos dieran á conocer de un sólo golpe de vista la admirable red de ríos i canales navegables, con que la generosa naturaleza había favorecido al Perú mostrándole casi con la mano, en las corrientes de los ríos, magníficos caminos, por medio de los cuales el Perú podría fácilmente trasportar las ricas producciones de sus vírgenes bosques.

"Era preciso, pues, que personas competentes en la materia hicieran un estudio detenido del curso de los numerosos tributarios del Amazonas, i provistas de los instrumentos necesarios, fijasen las posiciones geográficas de los puntos más importantes, por medio de observaciones astronómicas; de modo que trasladadas sobre el papel se pudiese en seguida trazar sobre éste todas las tortuosidades i demás detalles de los ríos, i obtener una serie de cartas fluviales, que como las marinas sirvan de guía á los navegantes, evitando los desastres tan frecuentes á los que tienen que viajar en parajes, para ellos, completamente desconocidos.

"Para llenar este objeto, el Supremo Gobierno determinó crear una comisión hidrográfica, i aprovechando de que se hallaba en el Perú el almirante don Juan Tucker, de la marina de los Estados Unidos, le confió la dirección.

"La comisión hidrográfica del Amazonas fué organizada con el señor Tucker, que debía desempeñar el cargo de Presidente i los señores don David Mac-Corkle i don Valerio Butt, oficiales de marina; don Arturo Wertheman, ingeniero; capitán don Timoteo Smith, secretario; i don Santiago Távara como médico.

"El día 21 de junio salió de Lima la comisión hidrcgráfica hacia la región del Amazonas, campo de sus importantes trabajos, asociándose á ella, en el viaje, los señores Jack Tucker, A. Torres i don Leoncio Prado, que iba destinado este último al departamento fluvial i el mismo que ahora poco se hizo célebre por sus heróicos hechos en favor de la libertad de Cuba. (1).

"No seguiremos á la comisión en su largo i penoso viaje, i sólo me limitaré á indicar la ruta que siguió la comisión en su viaje á Iquitos. De Lima se dirigió la comisión hidrográfica al Cerro de Pasco, pasando en seguida á Huánuco. En esta ciudad tuvo que demorar algún tiempo, por

---

[1] Posteriormente se distinguió Leoncio Prado, durante la guerra con Chile, especialmente en la batalla de Huamachuco, donde cogido prisionero, fué victimado por el ejército invasor.

la dificultad de hallar los medios de movilidad, tanto para los miembros de la comisión, como para trasportar las numerosas cargas de víveres, instrumentos i equipajes que llevaban.

"Para facilitar dicha movilidad, se fraccionó la comisión, pasando primero algunos miembros de ella, los que iban al mismo tiempo haciendo observaciones i midiendo el camino entre Huánuco i el Pozuzo.

"El 26 de agosto estando yo (1) de regreso de mi viaje al Mairo, tuve el placer de encontrarme de paso en el pueblo de Muña con el señor Tucker, que acompañado del doctor Távara i de otros miembros de la comisión, de que era digno Presidente, se dirigían hacia la colonia alemana del Pozuzo.

"Llegados á este lugar, tuvieron que emprender una penosa marcha á pié, hasta el puerto del Mairo, llamado también puerto Prado, i donde tenían que embarcarse para seguir por agua hasta Iquitos.

"El día 28 estando todos reunidos en el puerto del Mairo i recibidas las cargas que habían quedado atrás, procediose al embarque en las canoas i balsas que con ese objeto había traído el mayor Herrera, i desde aquel momento quedaba la comisión hidrográfica en su elemento.

"Siete días después entraba la pequeña flotilla en el anchuroso Ucayali, dejando las silenciosas aguas del río Pachitea, en cuya desembocadura se hallaba fondeado el vapor *Morona* esperando á la comisión. Allí se trasbordó la comisión hidrográfica al dicho vapor, el que fué puesto á disposición del almirante Tucker, por su comandante, el teniente primero señor don Eduardo Raigada, según las instrucciones que tenía de la Comandancia General de Iquitos, á cuyo pueblo llegaron sin novedad alguna el día 3 de octubre de 1867." (2)

1876

Diario del primer viaje de la comisión hidrográfica del Amazonas presidida por el almirante Tucker, llevado por el médico de la misma, don Santiago Távara.

El gobierno, para que la comisión se pusiese en marcha, ordenó se nos diesen bestias de tropa i se contratase por el subprefecto la conducción de las cargas hasta el Cerro; li-

[1] Don Antonio Raimondi.
[2] "El Peru" por Raimondi.—Tomo 3.º—Página 380.

brando orden á las prefecturas de Junín i Huánuco para que suministrasen bagajes: la primera hasta Huánuco i la segunda hasta el Mairo.

El 20 de junio, día señalado para la partida, multitud de amigos se reunieron con el objeto de acompañarnos á alguna distancia i despedirnos; pero un acontecimiento imprevisto nos hizo diferir el viaje para el día siguiente: avanzando las cargas, al cuidado de los señores Wertheman i Charón, que con su presencia quisieron evitar fuesen maltratados los pocos instrumentos i aparatos que llevábamos.

El 21, después de vencidas pequeñas dificultades á las 10 i media de la mañana salimos por la portada de "Guía"; asociándose á nosotros los señores Jack Tucker, A. Norres i don Leoncio Prado que iba destinado al departamento fluvial de Loreto. Además, para el servicio de la comisión se nos dieron tres individuos pagados por el gobierno como marineros.

Después de cuatro horas de camino, por la mala calidad de las bestias, llegamos á la hacienda de "Caudivilla", á tres leguas de Lima. El propietario señor Juan Montero nos recibió con afabilidad; nos paseó el fundo i obsequió, pasando aquí la noche, é informándonos de la ruta que debíamos seguir, pues careciamos de guía i no conocíamos esos lugares.

El 22, después de un ligero desayuno, á las 7 del día nos pusimos en marcha, dignándose el señor Montero i su ingeniero acompañarnos, i atravesando la hacienda para cortar la distancia. Esto nos proporcionó la ocasión de ver extensos i hermosos cañaverales que hacen de esta heredad una de las más ricas de la costa; i que, como el edificio i maquinaria, la colocan en primera línea.

Luego que nos pusieron en camino recto nos despedimos; quedando obligados á las atenciones de estos caballeros.

A la derecha se presentan las ruinas de una ciudadela de indios, i se notan sus muros de piedra que ha respetado el tiempo; i que tal vez, investigando, arrojarían luz sobre nuestras antigüedades.

Dos horas después encontramos nuestras cargas en la hacienda de "Punchauca". Los señores Charón i Wertheman que se habían adelantado por cuidar los instrumentos

tuvieron que velar esa noche, á consecuencia de que el mayordomo de la hacienda les avisó que algunos bandidos intentaban robarles las armas. Sin duda les habrían tentado los catorce rifles Spencer que llevábamos i los revólvers.

De Punchauca seguimos á "Caballero", distante dos leguas, donde descansaba una patrulla de campo, i de allí avanzamos hasta el "Tambo de la Magdalena", que queda á cinco leguas. Pasamos por la quebrada de "Río Seco", árida de terreno desigual i pedregoso, i que se extiende cosa de ocho milas, desde Caballero hasta el pueblecito de "Llanga" que está á 967 metros de altura. Es notable por las correrías que han hecho los ladrones i por la muerte del célebre Roso-Arce. Nos encontramos aquí con el señor doctor don José Avilés, que venía de Huánuco, i con el segundo piloto del vapor "Putumayo" don José Arístides Carrillo, que regresaba de Amazonas; quienes no hablaron de los puntos á donde nos dirigíamos.

El Tambo de la Magdalena que se halla á dos cuadras del pueblecito de Yanga, está á la izquierda del camino: es una hermosa casa que fué abandonada á causa de que eo este sitio solían los salteadores esperar á los comerciantes del Cerro. Hallándose el tambo cerrado dormimos en el corredor.

El día 23, á las 6 de la mañana, después del almuerzo, nos encaminamos al pueblo de Yaso, pequeño i deshabitado, á 1464 metros de elevación i á cuatro leguas de la Magdalena; á donde llegamos á las cuatro horas de marcha. El señor Tucker, por respeto al día domingo, i no habiendo mucha prisa resolvió pascar aquí, como lo hicimos, ocupándonos en tirar al blanco i tocar los instrumentos músicos que llevaban los compañeros Butt, Wertheman i Norres.

El 24 llegamos á Obrajillo después de una caminata de cinco horas.

El pueblo de Obrajillo está en la quebrada de Canta, á la mitad del camino del Cerro, á 2,764 metros de elevación sobre el nivel del mar. De él se divisa en una extensa loma i rodeada de cerros, la villa de Canta, de la que lo separa el río de Chillón.

Aquí el viajero debe recobrarse un tanto de los sufrimientos del camino i prepararse á ascender hasta las altas cumbres de los Andes que forman "La Viuda" i los altos de

"Cajaibamba" i "Lacchagual". En Obrajillo la vida no es cara: sus casas son entejadas, mal construídas i en desorden; sus calles desiguales é irregulares: la lluvia frecuente i fuerte en el invierno, los patos abundantes i libres sobre los cerros: sus habitantes se dedican á la ganadería i al arrieraje, i el temperamento es un poco templado.

El día de nuestra llegada se celebraba la fiesta de San Juan, que es el patrón del lugar. En la procesión la estatua del santo salió precedida de una danza, en que se veían indios con pañuelos de colores, cintas, cascabeles, i otras zarandajas. Los bailarines llevaban un palo en una mano i un platillo ó escudo con el sol en la otra, recordando su antiguo Dios, sus incas i su imperio. Caminaban cerca de la imagen en grupos de seis ú ocho, paseando todo el pueblo: danzando á uno i otro lado, al son de la cajita, de la atronadora chirimía i de un desapacible violín: i al terminar las caprichosas vueltas i figuras apuraban sus copas del repugnante i malsano *Chacta* (aguardiente de caña). De suerte que el culto del indio es sensual i casi idolátrico, i acaba i principia con la ebriedad.

¡Triste cosa es entrar, aunque sea de lijero, en el estudio de las costumbres de nuestros pueblos del interior, la mayor parte sumamente atrasados! Desde luego no hai sociedad. Los indios entregados al ocio ó á una indolencia inexplicable, son indiferentes á la naturaleza i al resto de los hombres: comen i visten mal: estropean á sus mujeres por la menor falta ó por hábito: se golpean entre ellos por cariño como los salvajes: i trabajan todo el año, si son mayordomos ó mayorales, para costear sus fiestas.

Estas no varían: son siempre las mismas; consiste su solemnidad en la pólvora que se quema en la plaza, en las comilonas, en el aguardiente i la chicha, i en los derechos del cura. Los indios, á fuer de ignorantes i oprimidos, parecen estúpidos é idiotas; i algunos son tan duros i desconfiados, que todo le niegan al pasajero, i que temen los engañe aunque les ofrezca compra por un subido precio.

Los arrieros nunca quedan satisfechos de la paga: después de ajustado un compromiso i de recibido el dinero lo consumen en licor, i luego beodos hasta caerse é intratables, levantan las cargas i las manejan como piedras, sin creerse con ninguna responsabilidad por los daños i pérdidas. Pa-

ran donde quieren, cometen sus raterías, i hai que tratarlos mal ó intimidarlos con la autoridad, para que se comporten bien. Por manera que el sable del soldado es la mejor garantía en esos tristes pueblos.

Después de haber gozado de la procesión del Obrajillo, en la que no faltaron sus garrotazos, como efecto del *chacta*, en la noche tuvimos que soportar las majaderías del buen párroco, qne se mostró más embriagado que sus feligreses, quizá por nuestra llegada.

Como en este lugar terminaba la contrata de los arrieros que sacamos de Lima, i había también que relevar las bestias de silla, permanecimos dos días, i fuimos visitados por el señor subprefecto, comandante Lomparte, quien, según la orden que recibió del gobierno, nos proporcionó las bestias necesarias para nuestra movilidad, no sin algunas dificultades.

El día 26, con el señor subprefecto que nos acompañó media legua, avanzamos hasta el pueblo de Culluhuai que se encuentra á 3655 metros de altura. Siendo éste un páramo al pié de la cordillera, no hai más que nueve chositas; se carece de todo recurso i casi no hai vegetación.

El 27, á las 8 del día, principiamos á subir la cordillera de *La Viuda*; i aunque la pasamos con sol, se hacía sentir el frío propio de lugares tan elevados; i la respiración era anhelosa por el aire enrarecido. Estábamos en la región de las nieves; desprovista de verdura, i donde solo crece el ichu (*stipa ichu*) i el atoroco ó gigantón (*cactus*).

Nuestras bestias se cansaron; i después de siete horas de camino doblamos la cordillera i nos detuvimos en una pequeña choza que llaman *Casa-Cancha*, á 4,384 millas de altura: sitio peligroso desde que en él solían darse cita los foragidos, para descamisar i aún asesinar á los cansados ó enfermos que allí se hospedan, i aún para asaltar las remesas del Cerro i los contingentes del gobierno. Nos granizó toda la noche i en la mañana tuvimos que andar sobre la escarcha.

El 28 continuamos nuestro viaje por la puna, i á las dos leguas encontramos en Palcamayo una choza mejor que la de Casa-Cancha i una estancia.

No faltan pastos: se crían las llamas, tan útiles para la

carga, i de cuya piel i carne aprovechan los indios; i también hai ganado ovejuno.

Después de ocho horas de marcha tocamos en el asiento mineral de Huaillai, donde diez personas tuvimos que alojarnos en un sucucho de tres varas cuadradas, calentado por una estufa: estando amontonados durante toda la noche como sardinas. El señor Manuel Espantoso, que venía de Huánuco, nos visitó aquí.

El 29, luego que tomamos una taza de café para reincorporarnos, nos dirigimos al Cerro de Pasco. Entramos en la altiplanicie de Junín, memorable por la victoria que reportó el Perú de las armas españolas. Se presenta á la vista, de trecho en trecho, á uno i otro lado del camino, los ranchitos de los indios i algunas haciendas minerales; i á legua i media del Cerro, á la falda de un monte, está la población antigua que permanece casi inhabitada.

A las seis horas de marcha llegamos al Cerro de Pasco; transitando una vía llana, cómoda i casi recta. A la entrada se notan las dos lagunas: "Patarcocha" á la derecha i la "Esperanza" á la izquierda, hallándose á la margen de esta última, el valioso ingenio del señor Steel.

En el Cerro fuimos alojados en la casa municipal por el señor coronel subprefecto Pedro Pascual Urrunaga, i recibidos por el señor alcalde doctor Santiago Figueredo i otras personas notables.

El Cerro tiene una población de 10 á 12,000 habitantes; i es un gran centro de actividad i de comercio, donde acuden muchos extranjeros ávidos de improvisar fortuna. Pero sucede, desde luego, que á pesar de que ganan el dinero fácilmente, i con solo soportar los rigores del clima, después lo invierten en ruinosos laboreos de minas, que demandan ingentes capitales para ser productivas. El Cerro tiene dos capillas, de Santa Rosa i Yana Cancha, i la iglesia de Chaupimarca: dos plazas, un hospital sin concluirse i un colegio de niños: queda á los 10° 55′ del. m. i 78° 24′ lon. O. Es una rígida puna; siendo su elevación de 4,352 metros: i bajando su temperatura hasta los 20° bajo cero del termómetro cent. en este *invierno* [julio], según las observaciones hechas en la noche por el señor Raimondi. El terreno es de estratificación, compuesto de conglómera i de capas areniscas, pizarrosas i calcáreas: está cruzado en todos sentidos por vetas

minerales i sin nivel; el plano es desigual, siguiendo la inclinación del cerro: todas las casas i edificios se hallan cubiertas de tejas ó zinc, pero poco agradables á la vista, al caminar se hace difícil la respiración; i esta fatiga que llaman *veta*, no es realmente debida á los vapores de antimonio que se desprenden de los metales, sino el enrarecimiento del aire.

Los habitantes, por lo general, en su carácter i costumbres, participan del clima frígido i fuerte: no hai distracciones ni paseos públicos; poca sociedad de familias ó ninguna; negociantes i hombres de trabajo que hacen sus arreglos i transacciones mercantiles al pié de una estufa con un cigarro i su copa de licor espirituoso. No hai lujo: los vestidos son telas gruesas i ordinarias i se pasea en los ratos de ocio, cuando no lo estorban completamente las lluvias ó las heladas de la mañana i de la noche. Aquí el bello sexo bien pudiera calificarse con otra palabra, pues la gran mayoría carece de la hermosura i de las gracias que constituyen su encanto. Sin embargo, se reunen mujeres de todos los puntos vecinos: de Tarma, Jauja, Huancayo i Huánuco; i muchas de Lima, i no faltan hijas del lugar que son una protesta contra los anteriores conceptos.

Como el *Cerro*, por ser tan frío i árido, nada produce sino mal pasto para las bestias, se lleva todo de fuera: siendo los artículos de más expendio la coca de Huánuco, el café i el aguardiente del mismo, que es cañazo; i el de Ica que tiene mucha demanda. Sin embargo, de esta falta de producción, la vida no es cara; porque el tráfico abarata todo i hai cuanto uno desea. Las profesiones científicas son bastante estimadas: el abogado, el médico, el químico, &. tienen trabajo i es bien retribuído. Las enfermedades que se presentan son bastante agudas, en razón del clima: así que uno de nuestros sirvientes que enfermó el 1.° de agosto con disentería, dejó de existir á los veinte días, después de habernos ido á Huánuco sin poder él seguirnos; i habiéndolo recomendado al señor doctor Nicolás Fuentes. Tomamos en su reemplazo un brasileño, el que se perdió más tarde en la montaña.

El 2 de agosto allanados los inconvenientes de falta de bestias i de arrieros, á la una i media del día seguimos nuestra ruta, acompañados de los señores subprefecto, alcalde i algunos amigos.

A milla i media del Cerro, á la izquierda del camino, se

presenta una vertiente, que los indios llaman *Puca-yacu* [agua colorada], i de ella nace una acequia filiforme que sigue la dirección del camino de Huánuco; i que engrosándose sucesivamente con el tributo de varios arroyos i riachuelos llega á esa ciudad i toma el nombre de Huallaga; uniéndosele antes el rio *Visacaca* que viene de Huamalíes, i que llaman *Tingo* en Huánuco.

El Huallaga, como veremos después, es uno de los principales afluentes del Amazonas; luego que recibe las aguas de Aipena, Huallabamba, Monzón, Mayo, &.

Desde el Cerro hasta Huánuco, el camino sigue entre montes i tiene un descenso insensible; i por espacio de tres leguas se presentan á uno i otro lado haciendas é ingenios minerales. A una legua del Cerro, sobre una roca hai una capilla en ruina, de la que se extrajo en otro tiempo una gran cantidad de dinero. En el sitio que llaman la *Quinua* á dos leguas de distancia, se nota sobre la izquierda del camino una hermosa fábrica que es casa de moneda en que hace tiempo no se acuña: bastándonos los lujosos *corbatones* qne nos envía Bolivia. A media legua de este punto se presentan ranchitos que forman el caserío de *Chiquián:* i avanzando legua i media más, está el pueblo de *Cajamarquilla*, por el que pasamos de noche. A dos cuadras de él se encuentra la hacienda de *Malauchaca*, del señor Ricardo Proaño; quien tuvo la bondad de acompañarnos desde el Cerro; hospedarnos en su casa i proporcionarnos todo género de comodidades.

El día 3, hecha una hora de camino, llegamos al pueblo de Huariaca, i fuimos recibidos por el gobernador, en cuya casa nos apeamos. Después de almuerzo i de haber cambiado las bestias de silla, proseguimos la jornada hasta *San Rafael* que queda á dos leguas. Para llegar á él pasamos por una ladera angosta i larga que forma todo el camino, i tuvimos que quedarnos porque nuestras cargas se hallaban mui atrás.

El pueblo es pequeño i no presenta nada digno de atención, si no es un insecto venenoso como plumilla, i que ellos llaman *alacrán*, cuya picadura es de muerte i la curan con aceite del mismo animal. Las mujeres del pueblo nos trajeron de obsequio la cena: ¡cosa en extremo chocante! á no ser que nos tomasen por militares viendo las armas.

Uno de los males que la revolución ha producido en nues

tras masas es el egoismo: i el indio golpeado, vejado i robado, por el montonero i el soldado, no es extraño que huya ó desconfíe del viajero: i que, lejos de dar muestras de su hospitalidad tan conocida, niegue el alimento i el hospicio al transeunte, que le parece un enemigo que va á levar ó á cometer fechorías.

El 4 salimos, siguiendo la cuesta que se extiende seis leguas hasta *Ambo* i observando los ranchitos que se hallan á los lados del camino i los trechos cultivados.

En *Ambo* fuimos recibidos i alojados por el señor gobernador Rafael Valdez, mui entusiasta i activo, que ha contribuído en mucho á la obra de la vía de comunicación entre Huánuco i el Cerro; i que aún estaba fabricando escuela para su pueblo. En la noche fué á visitarnos el párroco, miembro de la acaudalada familia Ingunza, de Huánuco.

El 5 nos dirigimos á esta ciudad, á las once del día i llegamos en la tarde.

A las dos leguas de Ambo se encuentra la hacienda de *Quicacán*, formada de extensas suertes de caña, hermosos cafetales i pastos; i con una casa bien construída i de risueño aspecto. Su capilla parece un relicario; i en la bóveda reposan los restos de los señores Dyer i Lúcar i otros individuos de la familia. Como iba recomendado á la propietaria señora Josefa Lúcar, fuí acogido con la mayor bondad i agazajo: i tuvimos ratos mui agradables.

El Huallaga, imponente ya i bullicioso, dirije el camino, costeándolo por la izquierda hasta llegar á Huánuco. Siguiendo su curso i contemplando la amena campiña que él fecunda, llegamos á la ciudad después de cuatro horas de viaje. Fuimos hospedados, unos en casa del señor comandante Gregorio Duran, donde vivía el señor prefecto Víctor Fajardo, i otros en la del señor Miguel M. Ingunza.

Huánuco es una población de siete mil habitantes; edificada en un plano regular i rodeada de cerros. Sus calles son rectas i paralelas; sus casas con tejas por las lluvias, pero construídas las más sin lujo ni gusto: son espaciosas i apartadas entre sí por las huertas i pocas fábricas. Se conoce que antes ha sido más habitada i opulenta, i que ahora ha decaído. Está á 1812 metros de altura sobre el nivel del mar; á los 75° 41′ de longitud occidental del meridiano de Greenwich i 9° 53′ de latitud sur. El terreno sobre el cual está la

ciudad es de aluvión; i en el verano se sufre un sol fuerte i abrasador por las encañadas que forman los cerros. De suerte que el clima es cálido, seco i ventoso; pues la calidad del suelo i las aguas del río hacen que, siendo la irradiación activa i perturbado el equilibrio atmosférico, haya grandes corrientes de aire por las tardes. Tiene tres plazas: la principal, tan grande como la de Lima, i las de Santo Domingo i la Merced. En el centro de la plaza mayor hai una pila de piedra que provee de agua al vecindario. Cuenta nueve templos: i uno arruinado, que es el de Santo Domingo, en cuyo sitio se piensa establecer el seminario; pero será tan luego como se concluya el palacio episcopal, i vaye el señor obispo, nombrado desde 1864.

Los templos están poco cuidados; exceptuando el beaterio de Concebidas, donde hai más aseo i se dice misa todos los días.

Hai dos colegios: uno de hombres i otro de ninas. Este último, á pesar de que no se pagaba el alquiler de la casa i el sueldo de los profesores, marchaba bien; pero no sucedía lo mismo con el que dirije el presbítero doctor Eugenio Morán; i que lleva el pomposo nombre de COLEGIO CENTRAL DE MINERÍA; sin embargo de que jamás se ha enseñado la Metalurgia, ni hai otros establecimientos de este género en la república, para llamarle *Central* al de Huánuco.

Heredero este colegio de los bienes de los extintos regulares de las órdenes de Santo Domingo, San Agustín, San Francisco i la Merced; es extraño, i parece inverosímil, que mientras los conventuales de cuatro diversos institutos vivían i fomentaban el culto con sus rentas, ellas no basten hoi para educar á la juventud, i que la nación tenga que acudir á ese plantel improductivo con 1,600 $ anuales.—De intento prescindo del plan de estudios i régimen del colegio, concretándome sólo á la parte económica, que dá la medida de cómo se tratan los intereses de la juventud. Entonces tuvimos también que deplorar el escándalo de la lucha entre el director i vice-rector, i supimos que este ruidoso asunto se había puesto en conocimiento del gobierno.

El colegio tiene un buen instrumental de Física, pero oxidado por falta de uso i mui descuidado: una rica colección de mineralogía, encajonada en su mayor parte desde

1848, ó arrojada al azar, sobre estantes llenos de polvo, i algunos aparatos de química.—A este pobre gabinete le ha cabido casi la suerte que á las verjas que ahora años se trajeron de Europa para un jardín botánico, i que á algunas estatuas para la alameda.

El agua del río es insalubre; por contener en disolución mucha cantidad de sulfato de cal i magnesia: lo que produce, enfermedades gástricas, i el *bocio* llamado en el país *coto*: siendo de observarse, que hoi son mas raros que antes los cotos, i que casi solo tienen algunas mugeres pobres i ancianas. Atribuyo esto á la mejor agua que toma ahora el vecindario, desde que se construyó la pila de la plaza por el señor subprefecto finado don Antonio San Miguel. Lo mas sencible es que la ciencia hasta hoi no haya encontrado el medio seguro de extirpar esta enfermedad; i que aunque se emplean el yodo i la ceniza de esponja ó *fucus vesiculosus*, i los polvos de Sency, el éxito no sea siempre favorable, i esta afección que pone informes á los pacientes, los molesta i los predispone á los otros males.

Por lo demás, el clima es bueno, i hai mui pocas enfermedades: el tifus es raro; i si alguna vez aparece con un carácter asolador es en la indiada por las condiciones de miseria i abatimiento á que está sometida; mas no porque se presente expontáneo.

El temperamento de Huánuco, á parte de las horas de insolación en el estío, es suave i delicioso; lo que hace que la vegetación sea lozana; no faltando nada para la vida, i abundando la piña, granadillas, lúcumas, naranjas, plátanos &, i sobre todo las celebradas *chirimoyas*. Estas tienen dimensiones sorprendentes; pues las hai del peso de diez libras i hasta de doce i veinte, aunque raras. El señor Gregorio Durán nos dijo, que de una sola habían comido doce personas á su mesa hasta satisfacerse. Es natural que cansada la tierra del cultivo no produzca ya como antes; i que los frutos de año en año sean menos exquisitos i grandes: i más, cuando no se abonan los terrenos ni se conoce la horticultura.—También oímos celebrar las monstruosas betarragas de Colpa-alta, hacienda del señor Andrés F. Maldonado.

En los días que permanecimos en Huánuco, aguardando el contingente de Lima, i preparando nuestra marcha para

la montaña, se levantó el plano de la ciudad, se hicieron observaciones sobre su longitud i latitud, elevación, temperatura &. i aún los señores Wertheman i Charón, como ingenieros, formaron el croquis del Huallaga, de orden de la prefectura, i señalaron los puntos amenazados por él en sus crecientes; trazando en ambas riberas una línea de tajamares defensivos. Esta resolución de la autoridad i este estudio fué con el objeto de poner término á una cuestión de treinta años entre los señores Ramires i Maldonado, propietarios de Andabambilla i Yanac i Colpa: cuestión que ha dividido el pueblo i ocasionado disturbios i atropellos; comprometiendo á las autoridades.

La circunstancia de haber pasado en Huánuco los días del aniversario, nos hizo conocer un tanto las costumbres, i tener momentos plácidos, en compañía de las amables hijas del lugar. Si bien los hombres no son generalmente educados, las señoritas son de modales finos i ofrecen un trato ameno i digno. Hai cuatro ó seis familias que representan el buen tono; i que, á una instrucción sólida, añaden las gracías del baile i el piano: lo que hace su tertulia apetecible. Careciéndose antes de ahora de un colegio de niñas, érales preciso á los padres de familia, si no tenían un profesor de confianza i capaz, mandar á sus hijas á Lima; lo que les imponía fuertes desembolsos, i debía serles en extremo penoso por la separación. Hoi, merced á la plantifición de un establecimiento de educandas, se ha remediado este mal. Pero los niños siempre continúan viniendo á Lima, á emprender su carrera, porque el colegio no ha realizado los fines de su creación; i una vez en la capital se les hace duro volver, dejando los pasatiempos i comodidades de aquí; lo que hace los matrimonios raros i casi siempre entre familia, pues los forasteros son pocos.

Hai una plaga en Huánuco, de las mas terribles: LOS OPERARIOS. Abolida la esclavitud, que era el comercio de carne humana, aún sobrevive el innoble lucro con el trabajo del pobre. Para ellos que fertilizan los campos con sudor, i quizá con lágrimas, no hai mas cosecha que abrojos i espinas, opresión i martirio.....El jornal de tres ó cuatro dineros casi nunca lo reciben: el *concertado* no encuentra medio de sustraerse de la férula del patrón, i recobrar su liber-

tad. Pero á Dios gracias, no faltan excepciones: i ya creo se abolió el decreto que los obligaba á pagar con trabajo i no en plata, la habilitación que hubiesen recibido.

La imprentita vieja que posee el colegio, publicaba á nuestra llegada el "Registro Oficial", que daba cuenta de los actos de la prefectura i de los funcionarios subalternos; i en uno de los números del periódico se publicaron algunos documentos sobre la comisión.

No había mas que un médico titular i dos empíricos inteligentes; aunque, sin necesidad de éstos, bastaría con el primero para la población. Desgraciadamente mi comprofesor abandonó la ciudad en esos días, viniéndose á Lima, i quedando el hospital en manos de un práctico. Entonces ofrecí gratis mis servicios á los enfermos por el tiempo que permaneciésemos en ese lugar.

Hice con buen éxito, á un operario del señor Gallardo, la amputación del brazo en el hospital de San Juan de Dios, i regalé á este establecimiento una parte del botiquín i útiles de curación que llevaba.

El hospital es bonito, aunque mui pobre; pues en los contratos que se han hecho por la Beneficencia, antes de ahora, no se ha consultado la conveniencia i la legaliad.

Los principales productos que constituyen las entradas de Huánuco son: la coca, el aguardiente de caña, el café i las chancacas, que se expenden en los distritos i se llevan á Huamalíes i el Cerro. Aunque hai minas de oro i plata no se explotan; por falta de capital, de conocimientos ó de brazos; i por poco espíritu de empresa.

El comercio carece de actividad, i por algunos mercaderes se cobran precios exagerados, alegando la distancia de ochenta i tres leguas á que está la capital. Tuvimos que pagar 4 pesos por los guantes; una botella de cerveza ó de otro licor, aunque sea de ínfima clase, nunca vale menos de un sol; i siempre se cobra un ciento por ciento sobre el valor. Esto dá la medida de falta de competencia; como la carencia de ciertos artículos prueba su poca demanda: así que no se encuentran libros, muebles, joyas, &. en el mercado.

Después de una demora larga en Huánuco, terminadas las fiestas cívicas, emprendimos el viaje á la montaña. Pero el señor Tucker, para facilitar la movilidad de la comisión,

ordenó que el 1° de agosto salieran para el Pozuzo, por la vía recta de Muña, los señores Wertheman, Mc-Corkle, Tucker (hijo) i Norris, i que midieran el camino de Huánuco á la colonia alemana: como se verificó.

Nosotros salimos pespués con el señor Tucker, el 20 de dicho mes, acompañados del señor prefecto, su secretario José T. Polo, i un cortejo considerable de amigos; quienes nos acompañaron á una legua de distancia, hasta la hacienda del señor Eduardo Figueroa. Aquí por la hora nos fué preciso quedarnos, i aceptamos el convite que nos hizo á comer el señor Figueroa, que nos aguardaba. Antes de regresar los amigos que nos acompañaron, nos dieron un tierno adiós, haciendo gratos recuerdos de ese lugar donde tuvimos tan halagüeña acogida.

El 22, á las 7 del día, nos pusimos en marcha. El camino sigue por la orilla derecha del río, desviándose de éste i en dirección N. E. hasta *Lucmayo*, en que se pasa á la otra margen; teniendo el puente 1,855 metros de altura sobre el nivel del mar; lo que dá un exceso sobre la de Huánuco de 43 metros. Aquí principia el descenso hasta el puente de Colmilla; i el camino es estrecho i difícil.

A ambas orillas del Huallaga se ven haciendas de caña, hasta llegar al pueblo de *Santa María del Valle*, que dista de Huánuco dos leguas i quinientos metros, i cuya elevación es de 1,777 metros.

Del valle, pasamos á la hacienda de *Lucmayo*, á donde llegamos después de seis horas de viaje i en cuyo lugar pernoctamos. A una milla de este punto se encuentra la división del camino: yendo uno por el sur á Panao, i el otro hacia el río que se atraviesa por un puente. Otra vez se divide el camino, formando dos: uno conduce al alto de *Acomayo* i al pueblo del mismo nombre: i el otro sigue la margen del Huallaga, i es llano i casi recto hasta el puente del *Colmilla*.

El camino á *Panao* se aleja del río: sube por el monte del mismo nombre hasta llegar á dicho pueblo; es fragoso i describe muchas curvas para tocar en las chácaras situadas á sus lados, i en las estancias que hai á trechos.

A las cinco horas de marcha entramos en el valle que pertenece al pueblo de *Panao* i que se dilata hasta él.

Panao está situado en una eminencia, de donde se domina

la campiña; tiene una posición pintorezca; desde él se puede tender la vista á la montaña que principia, i á la sierra que huye: i para llegar se pasa por un puente el río de su mismo nombre i se sube la cuesta. Es una población triste, compuesta exclusivamente de indígenas, que repugnan á los que no son de su raza, i que se encuentran en gran atraso. Sin embargo, no falta en las casas su mesa i útiles de escritorio, aunque no sepan leer; i adquieren á cualquier precio armas de fuego.—Este es el fruto de la insurrección del año 12, en que tomaron una parte tan activa i gloriosa.

Los panatahuinos son mui fanáticos: trabajan casi exclusivamente para el cura: i el arancel eclesiástico desaparece allí, como en otras partes, ante la costumbre inveterada de las posas, responsos, mortajas, cabos de año, fiestas, &. Tienen una escuela en la municipalidad, donde nos apeamos: se dedican á la labranza: i, como abundan los pastos, proveen de ganado al Pozuzo i Huánuco. Por esto son los indios más ricos de la provincia; aunque su mala estrella los hace servir ahora de bestias de carga para la montaña, por veinte reales ó tres pesos, desde el Pozuzo hasta el Mairo: i aunque se les ha condenado á rudas faenas, haciéndoles abrir i componer caminos, i aún defraudando su miserable estipendio.—¡Ancho campo, por cierto, para que la "Sociedad protectora de los indios" ejerza sus filantrópicas miras!

El teniente 2º de marina don M. Dávila, 2º comandante del vapor "Putumayo", que estaba aquí de tránsito para Huánuco, nos visitó: iba en busca de víveres para la tripulación de su buque varado en el Palcazu.

Relevadas nuestras bestias de silla i carga, i habiendo contratado cincuenta peones para el camino del Mairo, después de almorzar salimos el 24 para la colonia alemana. Se entra en una quebrada que va á desaguar en el Huallaga: el camino sigue por el costado derecho de la quebrada, dando un número considerable de vueltas i rodeos hasta el pueblo de *Chaclla*, al que llegamos después de cinco horas.

El pueblo está en una meseta situada en la dirección del del camino. Aquí no encontramos ni autoridad ni habitantes; sólo una anciana que nos dijo que todos se habían escondido en la quebrada i en sus chácaras, porque creyeron que éramos soldados. ¡Tal es el terror que el reclutamiento

i los abusos militares han infundido en estos desgraciados pueblos!

Tuvimos que pasar en este sitio toda la noche que fué mui lluviosa.

El 25 á las nueve del día, después del desayuno, nos dirigimos á *Muña*. El tiempo era bueno; pero después se descompuso i llovió mucho.—El camino es escabroso i todo de cuesta, con ascensos i descensos rápidos; teniendo al costado izquierdo una quebrada, en cuyo fondo se presenta un abismo formado por el río.—Las cargas quedaron atrás; las bestias se cansaron, i tuvimos que detenernos, hasta el día siguiente, en una chozita abandonada.

El 26 mai temprano proseguimos el viaje: directamente de Huánuco.

Abandonamos el Huallaga para subir la altura de Muña que es de 1920 metros. El río varía su curso i se dirije al NE. i el camino al SE.

El pueblo de Muña es compuesto de ocho matrimonios; i mientras los hombres sirven de peones, las mujeres cuidan sus ganados. Es de clima frio: las lluvias son fuertes i la vegetación montañosa.

El atraso de las cargas en el día anterior hizo que nos desayunásemos después de 24 horas: teniendo el gusto de encontrarnos aquí con el señor Raimondi que regresaba del *Mairo*.

En la casa del gobernador se tomó la posición astronómica, i se encontró ser de 9° 50′ 18″ latitud sur, i 75° 16′ 47″ de longitud O. del meridiano de Greenwich.

Abandonamos en la mañana del 27 el pueblecito de Muña.—El camino se hace cada vez más intransitable; pues son frecuentes los atolladeros; hai inclinaciones casi perpendiculares donde la bestia tiene que dejarse rodar, i á cada media cuadra subidas i bajadas molestísimas. Por lo que es más fácil doblar un cerro sin camino ó abrírselo á travez del monte, que recorrer una senda impracticable, en que abundan los precipicios, i que sólo figura entre los caminos por las sumas invertidas en su trabajo. Una casita que se llama "*Tambo de la vaca*", situada sobre una mese-

ta de 2037 metros de altura, sirve de descanso al pasajero en esta puna elevada en que se siente con viveza el frío.

El camino continúa subiendo hasta una altura de 3120 piés en este ramal oriental de la cordillera; i luego desciende rápidamente hasta una linda quebrada, donde hai variada vegetación; i se ven hermosas lilas, doradas sengapillas, las fucsias, i multitud de flores i plantas que esmaltan el suelo i embalsaman la atmósfera con sus deleitosos perfumes. Aquí revoloteando juguetean las mariposas, trinan las aves, chillan i se agitan los insectos; i todo anuncia el principio de esos bosques seculares cuyos árboles esconden entre las nubes su follaje, i lo sacuden para producir una lluvia perenne; i que con sus copas entretegidas impiden que se vea el cielo i que penetren los rayos del sol.—Esta es la zona privilegiada del Perú, con una primavera perpetua i una riqueza inacabable; que convida al trabajo á los hombres de todos los pueblos; i que ofrece á la patria cansada de revueltas la ventura en la paz, i la paz por la industria i el trabajo.

Después de seis horas de camino, llegamos á una ramada ó cobertizo para guarecerse de las lluvias, que llaman *Tambo de Saria*, i que queda en una meseta á los 2,748 metros. Descansamos un momento i pasamos luego á otro sitio, denominado *Playa-pata*, donde dormimos.

A la mañana siguiente, al rayar el día, nos encaminamos al Pozuzo. La senda era peor que antes; por lo que tuvimos que gastar 13 horas en llegar á la Colonia. Cada dos ó tres leguas hai unos miserables ranchitos de paja donde el viajero se abriga durante la tempestad. Entre estos se encuentra el llamado de *Cuchi* á los 1777 metros: colocado entre Muña i el Pozuzo.

A más de las 6 de la tarde, después de haber gastado mucho tiempo en recorrer las veintiuna leguas tres cuartos, que separan á Huánuco de la colonia alemana, llegamos á ésta: i nos reunimos á los compañeros que se habían hospedado en casa del alemán Balsak. Nosotros nos apeamos donde el gobernador don Agustín Geissman.—El intendente era entonces el señor comandante Gregorio Durán, de quien he hablado antes.

La *colonia alemana* se halla en la confluencia del río Huancabamba i el Pozuzo, á los 10° 2′ l. S. i 75° 3′ de long:

mide cosa de dos leguas de superficie, i está cortada por el río Negro que corre hacia el NE.

Es una aldea, en que las casas están separadas por los sembríos, i dividida en tres partes: en la primera, desde *Cutagno*, haciendo la del señor Pedro Figueroa hasta el Puente, viven algunos indios de Panao: la altura es de 630 metros. En la segunda, desde el Puente hasta el río, habitan los tiroleses, en una altura variada hasta 800 metros. I en la última están los prusianos á 908 metros de elevación.

Formada la colonia en su principio de 247 inmigrantes; i siendo rarísima la mortalidad, pues no ha habido una defunción en cuatro años, mal puede tener sólo 200 habitantes que supone el señor ingeniero Ugarteche, en su oficio al ministerio de gobierno. I, atendiendo al tiempo corrido desde 1857, en que se establecieron allí, i á los colonos que se han ido, creo no bajen de 300 los vecinos; aunque el señor Benito Arana, ex-prefecto de Loreto, después de una descripción poética, los hace llegar á 400 ó 500, (1) en el parte en que dió cuenta de la exploración del Ucayali, Pachitea i Palcazu.

Las casas de los europeos difieren poco de las de los indios; si no es en su techumbre; pues éstos emplean hojas de palmera, i aquellos tablas. Lo que hace que sean más vistosas las casas de los alemanes; pero menos durables por el comejen, i por el sol que raja las tablas i las calienta en extremo. Son generalmente tres las habitaciones; i el establo, donde no faltan gallinas, chanchos i dos vacas.

Calculo de 45 á 50 casas; no obstante que el señor Arana dice que son 80 á 90. Pero juzgo que padeció un equívoco; como al afirmar que se exportaban al Cerro maíz, yuca, café i plátanos.

La vida es barata; i se encuentra siempre, con facilidad, mantequilla fresca, pan de maíz bien cocido; carne de vaca ó puerco, arroz i algunas legumbres i hortalizas. Cultivan el tabaco, café i arroz principalmente; i luego la caña de azúcar, yuca, &ª: i estos productos los consumen ahí ó en los pueblos inmediatos de Panao i Muña, i han servido para la provisión de los buques que llegaron al Mairo.

Los colonos se ocupan todo el día de sus labores; i las

(1) Nota de 11 de mayo de 1857.—"El Peruano" tomo 52, núm. 8.

mujeres, aunque dedicadas, á los quehaceres de la casa i á la crianza de los hijos, no dejan de compartir á veces con sus maridos las fatigas del cutivo.

Son morales i obedientes, pues en once años no se ha cometido un crímen que exija la intervención de la autoridad, i el párroco señor José Egg, que es un verdadero pastor, dirime sus contiendas como árbitro i conserva la moral i la armonía entre sus feligreses. A él llevan sus quejas, i su fallo es siempre respetado i obedecido; como que apacienta el rebaño i no lo esquilma.

El domingo anterior á nuestra salida dijo una misa, á la que acudieron todos con la mayor compostura i piedad. El templo es sencillo, sin estar recargado de imágenes, ni con ese lujo que recuerda al paganismo.—Los hombres i mujeres están separados en él; pero unidos por el silencio i la oración. Concluído el sacrificio, se dirigió el virtuoso sacerdote á su casa; i el pueblo acudió á saludarlo i á besarle respetuosamente la mano: i era de oír como se le daba cuenta de la ausencia de alguno i del motivo; i el señor Egg lo anotaba.—Nos invitó á almorzar; i después de haber estado juntos á la mesa nos pidió permiso, montó en su mula i se fué á recorrer el pueblo i á visitar los enfermos. Me ofrecí á acompañarlo; i tuve la satisfacción de saber que ese sacerdote no se limitaba á ejercer tan bien su ministerio, sino que aún era el médico gratuito de la colonia i que preparaba por sí mismo los medicamentos á los enfermos á quienes daba consuelos.—En la tarde reunió á los niños para explicarles el catecismo; i su hermana obsequió á cada uno de ellos, para tenerlos contentos i atraerlos á recibir los rudimentos de la fé con gusto i sin violencia.—En seguida iba á escuchar las desavenencias ó litigios que ocurrían para remediarlos.—¡He ahí el ejemplo de un cura *rentado* i con una escasísima renta!

La raza alemana, robusta i vigorosa, tiene aquí una prole raquítica i linfática; por la humedad i alimentación poco nutritiva. Sin embargo, es favorable el estado sanitario; i sólo son frecuentes los bocios ó cotos, por la mala condición del agua; i enfermedades cutáneas que produce un insecto casi microscópico, al que conocen con el nombre de *isangüis*. Es un animálculo del tamaño de la punta de un alfiler: su cuerpo globuloso i rojo; de seis patas; i que se ha-

lla con frecuencia en la yerba. Este parásito produce una erupción tuberculosa, de color también rojo, con una vesícula en su extremidad, sintiéndose gran escosor; i al rascarse se forman escoriaciones i úlceras, que se hacen generalmente rebeldes en algunos moradores de la colonia, á causa de su constitución linfática. Ellos tratan esta enfermedad con tópicos; frotándose con alcohol para disminuir el prurito, i aplicándose después hojas de tabaco. Yo he usado con buen éxito de los alcalinos i aún fricciones mercuriales.

Hai también una hormiga negra que llaman *ísula*, como de una pulgada, i cuya picadura ocasiona fiebre por 24 horas i una fuerte inflamación.

Pero el bicho que más estragos hace es una especie de polilla, llamada *comegén*, que roe i destruye la madera. I como las casas todas son de tabla, duran poco tiempo i hai que reedificarlas. El altar de su iglesia estaba hecho un cascajo; pues lo habían perforado estos insectos. Por lo que el señor cura, el gobernador Geissman i dos vecinos más han construido sus casas de piedras que traen del río. Sobre todas, la casa del cura llama la atención por su comodidad i gusto.

En la colonia nos visitó el ingeniero del vapor "Putumayo" señor Fernando Rondón, el R. P. Fr. Vicente Calvo, prefecto de las misiones, i el señor Juan Antonio Ferreiros.— El reverendo padre se nos mostró mui atento; i se empeñó en justificarse conmigo i justificar á sus paisanos de la muerte de West i Távara, que alguien atribuyera á los *Propagandistas de la fé*.

El ingeniero del "Putumayo" señor Rondón fué por víveres para el vapor que estaba varado en el río "Paleazu" i llevó 10 marineros de su tripulación.

El sargento mayor S. Ramón Herrera, que por orden de la comandancia general de Iquitos había venido á nuestro encuentro al puerto del Mairo, trajo á su mando diez hombres con el subteniente de marina D. J. J. Salas, para resistir cualquier ataque de los salvajes; cuatro canoas i cuatro balsas, mandadas por el señor comandante del vapor "Morona" don Eduardo Raigada, que nos esperaba en el río Ucayali á la boca del Pachitea. El señor Herrera, no hallándonos en el Mairo, llegó al Pozuzo, para ponerse á órdenes del señor Tucker. Desempeñó dignamente su comisión; mos-

trándose activo é inteligente: regresó al Mairo con nosotros, lo mismo que el entusiasta joven señor Ferreiros, que se encontraba en la colonia, buscando peones para el trabajo de la senda que se le había encomendado.

Nos fué preciso permanecer doce días en el Pozuzo, porque no parecían los peones contratados en Panao para cargueros. El señor Smith tuvo que regresar hasta Huánuco, para que la prefectura tomase medidas prontas, á fin de no demorarnos más tiempo. Se consiguió el objeto; pero hubo que pagar de nuevo, perdiendo la habilitación que se había dado antes á los indígenas.

Como se vé, es próspero el estado de la colonia considerado absolutamente; pero no, si se atiende á las fuertes sumas emprendidas en ese ensayo de colonización i explotación de las montañas: si se reflexiona que once años apenas han bastado para crear un establecimiento, de donde puedan sacarse provisiones i auxilios para la navegación del Ucayali i sus afluentes.

Colocados en ese lugar, cada colono cuesta al gobierno 180 pesos $ 6 reales; i hai que acudir mensualmente al párroco con el estipendio de 40 soles, i con otro tanto al gobernador i al maestro de escuela, i pagar un intendente de reducciones: i como el lugar sobre el Palcazu, que llaman *Puerto Prado*, no es un puerto á propósito, ni es un embarcadero por falta de suficiente fondo en el río; resulta que no debe seguirse ese camino para embarcarse i surcar el Ucayali, i que debe formarse uno recto de Huánuco al Pachitea, tocando en Muña: recorriéndose entonces 10 ó 12 leguas, en vez de las 20 que hoi dista el *Puerto Prado* del pueblo de Muña.

Si se trata de obviar los inconvenientes de la distancia; i de establecer una comunicación fácil i corta con Europa, no hai duda de que el camino de Huánuco á la colonia es largo, lleno de rodeos inútiles i sin objeto.

Si se quiere con esto dar vida á algunos fundos i pueblos, otros fundos i otros pueblos de la misma provincia de Huánuco ganarían con el puerto en el Pachitea i no en el Mairo: i sobre todo deben anteponerse los intereses generales de la industria, de la agricultura i del comercio; i en generel los intereses de la república que necesita una puerta para el Atlántico.

Siendo pues, por Muña el camino, la colonia llevará á ese punto sus productos, i los expenderá sin tropiezos, con solo mandarlos á diez leguas de distancia: i el tráfico frecuente de los vapores hará que se improvisen en breve pueblos como Iquitos, i que acudan trabajadores á esas playas hoi solitarias. De no, unos pretenderán que vaya el camino por un lado i otros por otro: i no será extraño ver de nuevo competencia entre los encargados; como sucedió con los señores Durán, Ugarteche i el reverendo padre Calvo. Pero los gobiernos miran siempre esto con indiferiencia: no hacen alto en caminos, puentes, escuelas..... Para acreditar que no se ocupan de frivolidades prescinden de esto; como para probar que se ocupan de la religión, penetran en la sacristía i se encargan del incensario.

El señor Tucker dispuso que la comisión se dividiera en pequeños grupos para hacer más. El 2 de setiembre los señores Charón i Butt i el joven Prado salieron del Pozuzo, con orden de tomar una canoa i una balsa, de las que esperaban en el Mairo, i los víveres necesarios; sondear el Palcazu, á partir del Mairo i el Pachitea, i levantar el plano topográfico de ambos ríos: lo que verificaron mensurando el terreno por el método de triangulaciones. El sirviente brasilero José, que tomamos en el Cerro, nos acompañaba; i por haberse atrasado se perdió en la montaña; donde acaso perecería víctima del hambre i de los sufrimientos, ó de alguna fiera. Fueron inútiles nuestroz esfuerzos para dar con él i salvarlo.

Los señores Wertheman, Mc-Cokle, Norres i Tucker (hijo,) dejaron la colonía el 6, llevando los víveres é instrumentos necesarios: tenían instrucciones para observar la altura i posición astronómica de los lugares, medir el camino i levantar el plano de él. Iba én su compañia el malogrado joven señor Juan A. Ferreiros, deseoso de cooperar á esos trabajos i de servir á la patria, ofreciéndole el contingente de sus luces ¡Cuán lejos estábamos de suponer, que en breve el plomo homicida de la revolución cortaría el hilo de su existencia. ¡Pobre Fereiros! en la montaña queda como único, pero imborrable recuerdo suyo, el sitio que se llama *Tambo Ferreiros*. Quiera Dios que la ingratitud no lo desbaustice, paca ponerle un nombre que no exprese mas que la adulación i la miseria.

Los señores Tucker, Smith, Herrera i yo, acompañados

durante algunas cuadras por el R. P. Calvo i el gobernador, partimos á pié de la colonia el día 8 para el Mairo. Quedaban allí de regreso de Ocopa dos revereados: uno de ellos el P. Ignacio; i debían dirijirse á Callería. Habían hecho el viaje periódico, para las elección de prelado tal vez, ó con fines que ignoro; aunque un viajero pretendió explicarlos, dirijiéndose como empleado al gobierno de la república.

El padre Calvo, entonces presidente de la junta directiva del camino al Mairo, nos dijo, que pensaba poner un puente sobre el Huancabamba, invadeable en toda época i principalmente en las crecientes.

Seguimos al N. la dirección al Huancabamba, que chimbamos en una canoa; encontrando á la otra orilla la casa de León Cartagena. Este es un anciano de cerca de cincuenta años, fuerte i robusto, que allí vive con su muger é hijos, i cuyo oficio es cultivar su labranza i v a dear á los viajantes. Es natural de Muña; i en cosa de treinta años de residencia en la montaña ha adquirido algunos conocimientos prácticos. Esto hace que en la obra de los caminos intervenga siempre como sobrestante, i que él dirija su apertura. León Cartagena ha dirijido las dos *trochas* al Mairo, que se llaman caminos, que casi son paraleles, i que se alejan poco entre sí, aunque la una vaya por mayor elevación que es la trabajada por el teniente coronel S. G. Durán.

Abandonadas las cargas por los conductores de Panao, tuvimos que parar en casa del *caminero* Cartagena, hasta el día siguiente.

El 9 el señor mayor Herrera ordenó que los individuos de Sarayacu que lo acompañaban levantasen las cargas, pagándoles su trabajo; merced á lo cual pudimos proseguir la jornada con rumbo S. E. hasta encontrar el río *Ceso*. A su otra margen había un tambo, á 897 metros de altura, hecho construir por el padre Calvo i el señor Ugarteche. Hasta este punto presenta poca inclinación el camino, aunque hai que ascender hasta el *Mirador*; i el terreno es de greda roja, deleznable i resbaladizo en época de lluvias, que se forman atolladeros.

Anduvimos en siete horas las seis millas hasta el tambo del Ceso: donde pasamos la noche; sirviéndonos de alimento dos paujiles que cazaron los indios.

Estos pobres son allí la Providencia del viajero. Llevan

sobre sus hombros desnudos ó sobre la sola camisa una carga de cuatro á cinco arrobas; atada con una especie de soga que forman de bejucos, cortezas de la sengapilla ó de otro árbol: i luego marchan infatigables; ocupándose de la caza ó de la pesca, cuando echan de sus hombros el peso abrumador, que los han soportado durante el día encorbados, i sin más apoyo que un lijero bastón. I mientras tanto, imitando en sobriedad al caballo del desierto—el camello—toman un poco de maíz tostado ú otra cosa; i se contentan con chacchar su coca i la llicta, caminando silenciosos, i á veces con la espalda lastimada.

El río Ceso desemboca en el Pozuzo: i es formado por dos pequeños riachuelos, el uno nace al pié del cerro que los padres llaman *Gloria-Patri*, i el otro de la parte sur del Mirador.

El 10, á las siete de la mañana, seguimos el camino con dirección al E., i ascendiendo una milla cambiamos de rumbo hacia el N. hasta el cerro que llaman *Mirador*, á 1,648 metros de elevación en su cima, donde se encuentra un tambo, en el que descansamos un rato.

Desde este punto que con razón se llama el Mirador, se puede embelesar la vista con un panorama expléndido. Al N. se divisan dos repechos ó colinas de la quebrada de Gloria-Patri; al S. O. la montaña; i al E. las extensas llanuras del Mairo, con sus arboledas magníficas i de eterno verdor, que parecen esmeraldas. Si la atmósfera está despejada, entonces el límite de ese Océano de vegetación es el Palcazu i el Pozuzo; i uno se sueña flotante entre él i la inmensidad del cielo: i si las nieblas i las nubes nos envuelven, entonces se creería que el mundo entero pasa delante de nosotros; que carece de apoyo nuestro pié, que somos presa de un vérrigo.

Luego bajamos hacia la quebrada del Mairo: pasamos el río del mismo nombre, por un puente mandado construir por el señor Ugarteche; i llegamos al tambo que se encuentra en su orilla derecha, i que los RR. PP. de Ocopa, únicos viajeros hoi por esos caminos, llaman *Tambo de los Angeles*; á 645 metros de altura. En él encontramos á dos muchachos; uno de ellos hijo de Cartajena. Mientras caminábamos, en ocho horas dos leguas tres cuartos pié á tierra i con nuestro báculo, como el tiempo había estado lluvioso, los

cargueros se quedaron atrás: de suerte que habríamos tenido que ayunar, sin el obsequio de un mono cazado por los dos individuos que hallamos en el tambo.

En el tránsito matamos cuatro víboras; pero en nuestro albergue no pudimos libertarnos de multitud de hormigas i mosquitos enfadosísimos: i vimos la ísula de que he hablado ántes.

El 11 á las seis, salimos con dirección N. E.; i á las 10, habíamos recorrido legua i cuarto llegando al *Tambo Ferreiros*, á 358 metros de elevación. La mañana fué deliciosa; i la brisa fresca nos traía el aliento de las flores i nos convidaba á avanzar en el bosque.

Observamos que aquí termina la senda del señor Durán i á una milla más de la del reverendo Calvo: aunque el señor Ugarteche abrió una trocha imperfecta hasta el Palcazú, siguiendo el curso del Mairo.

La marcha se nos hizo difícil: el tiempo varió: los peones no parecían: la lluvia arreciaba, i la noche estaba próxima: fatigados reposamos al pié de un arroyo, sin cama i bajo los árboles.

Como era el principio de la estación de las aguas, se presentaba el tiempo mui variado i había contínuas tempestades; molestas por las fuertes lluvias que las acompañan, pero sin peligro; porque los árboles gigantescos sirven de pararayo, i estalla sobre sus copas el meteoro destructor.

La oscuridad de la noche es grande por lo tupido del bosque; pero luciérnagas deslumbradoras i sin número disipan en parte las tinieblas, apareciendo como estrellas errantes, ó como una caprichosá lluvia de fuego.

Después del ocaso del sol el silencio de las selvas es imponente; solo lo interrumpe el zuzurro del agua, el murmullo del viento, el agitarse del ramaje; el silbido de la culebra, el grito de los insectos i de las fieras. Al rayar la aurora torna la animación; la vida se expande; i la luz viene á revelar al viajero, que allí hai un mundo animal i vegetal que desafían la ciencia, i que prueban que aún está en mantillas.—No se ven esos monumentos soberbios, levantados por el despotismo i el orgullo, como pirámides, obeliscos, estatuas: pero se encuentran producciones grandiosas que revelan la pequeñez del hombre i la omnipotencia del Creador, i que inspirarían al poeta.

El 12, después de la llegada de nuestro equipaje, proseguimos con dirección al E. por la derecha del río Mairo. El sendero estaba casi perdido; porque en ese suelo tan feraz se renueva la vegetación casi instantáneamente; i es preciso para conservar las trochas hacer en ellas reparaciones frecuentes, rozando el terreno, i componiendo el piso con maderas ó piedras. En esta margen del Mairo habitaban los *Lorenzos*, tribu que ahora se ha internado por la presencia de los trabajadores de la trocha. Esta tribu es tímida i débil: se cubren en parte, por rubor, con pieles de mono.

A dos horas de camino encontramos los trabajadores del señor Ugarteche, que se habían internado hasta el río Palcazu i venían trazando la senda del río al Pozuzo. El señor mayor Herrera se adelantó para anunciar al señor Ugarteche nuestra llegada; quien vino á nuestro encuentro i con él avanzamos hasta la margen del Palcazu. Tomamos las canoas i pasamos á la ribera opuesta á un tambo cómodo trabajado por el P. Calvo.

En todo el sendero se notan huellas del tigre; bandadas de chanchos, que los llaman jabalíes, que es el *pecarí* de *collar* de la historia natural i el *huangana* de los indios; el incesante grito de los monos i el ruido monótono del rehilete.

El río Palcazu, que viene de los altos del "Marancocha." (Departamento de Junín) es de corriente mansa i tranquila que parece insensible, i su mayor ancho es como de treinta varas. A la margen izquierda vivía el señor Ugarteche con sus trabajadores i León Cartajena. De este punto, á cuatro cuadras, surcando el río, hai una isla que llaman del padre Ignacio, donde los religiosos han hecho un tambo para apearse en sus viajes i permanecer aislados. Antes se detenían en el sitio en que estaba el señor Salas i donde descansamos nosotros; pero luego que los caminantes principiaron á variarlos allí tuvimos que emigrar i buscar un lugar apartado, perdiendo sus comodidades por no perder la soledad á que en sus claustros se acostumbran. A una cuadra más arriba de la isla desemboca un riachuelo, como de diez varas de ancho que desciende de considerable altura; i encontrando una gran laja perpendicular, se precipita en forma de linda cascada, por entre una alameda de árboles corpulentos, cuyas raíces salen del suelo en forma de pabellón; creciendo,

á travez de ellas, enredaderas i vistosas plantas de gayas flores.

El tambo donde tocamos era espacioso; i fué mejorado por el señor Salas. En él encontramos á los compañeros, señores Wertheman, Mc-Corkle, Tucker, (hijo) i Norres que habían llenado su comisión; i al señor Salas que nos esperaba con su fuerza.

Estuvimos allí siete días esperando las cargas i al muchacho perdido que no parecía. Durante este tiempo hacíamos algunas observaciones sobre la altura del sol, temperatura &; se limpiaron los instrumentos i las armas, i nos entreteníamos cazando. Un americano loco, i lleno de úlceras en las piernas, se nos presentó: lo curé i como estaba perdido tratamos de conducirlo á Iquitos. El desgraciado amente creía que todos intentaban matarlo i que su vida estaba en gran riesgo: su nombre era Jhon Reed.

Como cerca del tambo había una pequeña labranza de los RR. PP. nos proveíamos de plátanos i algunas yucas para nuestro alimento; i comíamos diariamente peces que allí abundan, paujiles, pavas, piuríes, chancho, &.—Disecamos con el señor Ferreiros algunos pájaros de lujoso plumaje, por sus matices i vivos colores. De noche nos bañábamos: lo que no era posible de día por los ardores del cielo i los mosquitos.

Según los trabajos de los señores Charón i Butt, que sondearon el Palcazu en todos sus puntos, i levantaron su plano por triangulaciones, este río es peligroso en su navegación á vapor, aún en las grandes avenidas, por la impetuosidad del curso de sus aguas i por lo sinuoso de sus corrientes; teniendo además un lecho de piedra i mui poco fondo. Hai sitio en que no tiene sino pié i medio de agua; por lo que se viene en conocimiento de que su navegación por buques de comercio es ilusoria; i que hai necesidad de establecer el puerto en el Pachitea, navegable todo él por vapores, aún en época de secas.

Si lo expuesto no basta para evidenciar que el *Puerto-Prado*, no corresponde á su objeto téngase presente que en el Palcazu se vararon los buques exploradores; quedando allí el "Putumayo" más de un año. Por otra parte una simple ojeada en el mapa prueba que con el puerto en el Pachitea la distancia á Huánuco se acorta i se facilita el tráfico.

El *Puerto-Prado* está á 234 metros de elevación, en la

confluencia del Mairo; cuya desembocadura queda á los 9° 54′ 45″ lat. S. i 74° 45′ 54″ long. Greenwich. La temperatura es de 28° á 29° C.

Aquí dejamos al señor Ugarteche, rozando el terreno para establecer el puerto: lo curé de una disentería aguda que contrajo, á consecuencia del clima, trabajo i mala clase de alimentos; sin haberse resuelto, apesar de su enfermedad, á volver á la Colonia, por no paralizar la obra del camino.

Día 18.—Distribuídas las embarcaciones en que debíamos navegar el Pachitea, seguimos el viaje en esta forma: en una balsa iban los señores presidente de la comisión, Mc-Corkle, cuatro bogas, el popero i el mayordomo: en la segunda el señor Tucker [hijo] i el señor Norris: en la primera canoa los señores Herrera, Smith i Wertheman; en la segunda el señor Salas i yo; i en la otra balsa i canoa la tropa, los sirvientes i el insano. A las 7. a. m. dejamos el pretendido puerto del Mairo, siguiendo las aguas del Palcazu que corre en la dirección S. S.E. hacia el Pachitea. A la hora de navegación llegamos á la boca del río Pozuzo que desagua en el Palcazu por la orilla izquierda á los 9° 53′ lat. S. i 74° 45′ long. Greenwich. Sus aguas traen tal fuerza, debida más que al caudal á su descenso, que en este punto hai un peligro inminente. Al cabo de hora i media tocamos en el sitio en que estaba varado el "Putumayo", desde el mes de noviembre del 66, en la segunda expedición hecha por el señor Arana.

El "Putumayo" es un vaporcito de fierro, de construcción inglesa i de rueda, fabricado por Sanmudio, &. Brothers, de sesenta toneladas de registro, cien piés de eslora, doce de manga, i cala 24 pulgadas. Su máquina de Penns & Son, es de alta presión, carga hasta 80 libras de vapor; con la fuerza de 25 caballos, i en su primera prueba anduvo 11 millas 7 décimos por hora.

Después que se varó, una pequeña creciente, que hubo en el mes de enero del 67, hizo creer que se pusiera á flote; pero ésta duró poco i solo alcanzó á arrojarlo un poco más abajo en una playa en seco i pedregosa, hallándose más apartado de la margen á proporción que entraba el verano i disminuían las aguas del río: logrando al fin regresar á Iquitos el 12 de febrero de este año. Es digna de elogio la conducta del comandante teniente 1° señor Darío Gutierrez

i Corrales que no se separó un solo día de su buque; i la de su 2º el señor Manuel Fernández Dávila, que arrostrando las penalidades del viaje, fué en dos ocaciones á Huánuco á proveerse de bastimentos para los tripulantes. Hubo momentos en que éstos acosados por el hambre, quisieron sublevarse i abandonar el vapor; i por evitar un conflcto, el señor Gutierrez, quedándose solo con el 2º ingeniero, 4 individuos de la máquina i 2 sirvientes, envió 10 hombres á Iquitos en balsas; i otros diez al Pozuzo por víveres, á órdenes del señor Dávila i del primer ingeniero Rondón: comiendo los que se quedaron, durante un mes, fríjol apolillado i galletas; i de vez en cuando algún papagallo ú otra ave que cazaban. El señor Gutiérrez i sus acompañantes se vieron en riesgo de perecer; no tan solo por falta de recursos cuanto por las fieras que amagaban el buque.—Almorzamos á su bordo, i confieso que me sentí mui conmovido, al recordar que este bajel fué mandado un día por mi hermano; i que él en su más florida juventud, fué á buscarse la muerte, sin siquiera una tumba, en esos bosques que ni aún conservan su nombre.

Después de dar un sentido adiós á esos estimables marinos, i de haberles dejado algunos viveres i medicamentos, á las 12 del día continuamos la navegación. El río sigue rumbeando en distintas direcciones; presentándose á trechos pequeñas islas, playas más ó menos pintorescas, i animales variados, como la danta ó Sacha-vaca, el perezozo, el oso-hormiguero, el pecarí, &. i mucha volatería. Avistamos una islita, que no sabemos á que debe el nombre de *Quintina* que le puso el señor Arana, el 29 de diciembre del 65: tal vez al santo que se reza ese día.—A las 4 de la tarde, despues de adelantar 26 millas, tocamos en una isla donde pasamos la noche. A esta isla innominada, al menos para nosotros, no le puso nombre el señor Tucker, quizá por prohibírselo sus instrucciones. En ella observé con cuanta facilidad los indígenas improvisan sus ranchos con hojas de palmera, trabajando con gran rapidez i destreza: vimos allí los rastros recientes del tigre, en el mismo lugar en que dormimos.

El día 19, á las 8 horas a. m. nos embarcamos i principiaron á remar nuestros bogas con fuerza i agilidad. Habíamos perdido tres horas, por que toda la gente se ocupó

en buscar al loco que se nos escapara durante la noche.—Avistamos á poco una isla con el nombre de *doctor Pazos*. Nosotros de buena gana en gracia de la brevedad, le habríamos quitado el *doctor*; recordando también que los navegantes i descubridores europeos llaman á las tierras—de "Napoleón", "Victoria", "Eugenia", sin añadir los tratamientos de emperador, reina &. i de que nada pierde un hombre de celebridad en que se le llame lisa i llanamente Guizot, Garibaldi, Bossuet.

Después de una hora de viaje llegamos á la boca del cristalino *Pichis*.

Este río une sus aguas límpidas á las mansas, i correntosas del Palcazu para formar el *Pachitea*: de suerte que parece dormido en su confluencia. Aquí nos desayunamos; i entramos luego en el Pachitea, que tiene cosa de 200 millas de curso hacia el N. N.E. con su lecho de piedra, una corriente de dos leguas por hora, i un ancho variado. Sus márgenes son pintorescas, i en ellas abunda el cuarzo.

Después de 20 millas de navegación tocamos en una playa, donde quedaban impresas las huellas recientes de los salvajes, que aún no habíamos divisado. En este punto nos fué preciso quedarnos, i dormir con guardias para evitar una sorpresa. Yo recogí algunos caracoles i piedras.

Día 20.—Salimos á la madrugada, i vimos en el río el nacimiento del sol, que se levantaba majestuoso por nuestra derecha. La naturaleza entera pareció regocijarse i palpitar llena de vida al presentarse el rei del día. Bandadas de chirricleres, papagallos i loros cruzaban el cielo; aves cantoras lanzaban sus trinos al viento; los monos retozaban sobre los árboles, haciendo sus graciosas muecas; los insectos i las fieras bullían; i un ambiente purísimo i embalzamado dilataba el corazón recreando los sentidos.—Ese *Te Deum* magnífico que la naturaleza dirije allí á su Autor cuando raya la aurora, se siente pero no se explica con palabras, sino con el éxtasis ó un suspiro.

Entramos en un canal estrecho, cuyas orillas son de piedra bastante elevadas, llamado encañada de Santa Marta. Mientras bogamos, embelesados con el hermoso cuadro que teníamos á la vista, de súbito se mudó el tiempo: la atmósfera se nubla, las aves se retiran i buscas sus nidos; i se es-

cucha sólo el rugido de las fieras, principiando la tempestad.

El trueno retumba, i el rayo serpenteando á la distancia venía á herir las enhiestas copas de esos "veteranos de la vegetación" que parecían indestructibles: i luego sus troncos flotantes, formando empalizadas, ponían un dique á las embarcaciones i ofrecían un riesgo terrible. Mientras tanto, el río salido de madre, arrancando de cuajo los árboles, se agitaba; i su oleaje i remolinos amenazaban sumergir nuestros frágiles leños. A las 4 de la tarde la lluvia calmó un poco, i pasamos en una isla despoblada después de 30 millas de navegación.

Antes de llegar atravesamos el grupo de cinco islas que el señor Arana denominó *Archipiélago de Magdalena*; grupo encantador que es el jardín del Pachitea.

A las orillas del río se presentaban ya las plantaciones de los cashivos; lo que nos hizo redoblar la vigilancia.

Día 21.—A las 5 de la mañana salimos; i después de 4 horas de navegación, á la margen izquierda del río se presentaron los primeros salvajes *cashivos* que nos gritaban i llamaban. Nosotros continuamos bajando el río hasta una playa que se halla á media milla de distancia: nos siguieron por el bosque, i nos encontramos allí: desembarcando primero el señor Tucker. Después de haber tomado las precausiones necesarias, les obsequiamos algunas hachas, cuchillos, espejos, pañuelos &. i ellos nos trajeron un mono, acabado de matar, para que comiésemos: i nos dieron una macana, conchas i otras especies de su uso.—Son de talla alta, musculosos i bien conformados; con la piel tostada por los ardores del sol i completamente desnudos. Su aspecto es siniestro: su lenguaje gutural se asemeja al mujido de las bestias feroces; i se les creería aullando i no hablando. Tienen amarrado el prepucio con un hilo, i los pelos por la cara. Cuando los divisamos llevaban sus arcos i flechas, i vinieron sin ellos, sin duda para no inspirarnos recelos: pero en el momento que los vimos i los abrazamos temblaban, porque esperarían una traición, ó recordarían los próximos estragos que sufrieron el año 66.

Estos antropófagos, tan temidos i crueles, son llamados Cashivos por las otras tribus; es decir, "semejantes á los

Vampiros"; pero son los *Carapachos ó Callisecas*, de que hablan los misioneros, según el padre Bovo de Revello [1.]

Se dividen en *Buninaguas* [hombres de chácaras], *Barinaguas* [hijos del sol], *Choromaguas* [hombres-monos], i *Shuschanaguas* [hombres-papagayos]; habitan una extensión como de treinta leguas entre el Pachitea i el Aguaitia,

Es de creerse que sean susceptibles de civilización; valiéndose para ello del buen trato, de obsequios, i de intérpretes. Así comprenderán que los blancos bárbaros, "hijos del fierro," como nos llaman, no quieren más que sacar algunos productos de la montaña, i llevarles en cambio otros objetos: i con ellos un raudal de ideas i un bienestar mayor. En nuestro concepto, el señor Raimondi tiene justicia, al pensar que esta tribu puede civilizarse por medio del comercio i de agazajos; pero siempre nos parecerá una quimera proceder como hasta aquí: empezar por hacer del salvaje un cristiano, en vez de un hombre. La utilidad los acercará á nosotros: i con la aproximación desaparecerán la repugnancia i el odio; naceran las simpatías; i acabaremos por ganar el corazón de esos nómades, que no por salvajes dejan de tener algunos sentimientos de humanidad. Ellos, sin duda, solo conocen á los *blancos* por los horrores de la conquista, por uno que otro hecho, i por ideas sugeridas mas tarde para impedir allí las conquistas pacíficas de la república. La religión puede hacer mucho; pero no lo hará todo. Para evangelizar á esas tribus se necesitan párrocos ó conversores rentados, ilustrados i *patriotas*; es evidente: pero también se necesitan exploradores audaces, traficantes interesados; i buenos peruanos que deseen ensanchar i engrandecer el territorio nacional. El buen obispo Ruiz hizo más por la propagación de la fé en poco tiempo, que lo que se ha hecho en el espacio de casi un siglo, desde los PP. Sobreviela i Girbal. El sometió á los *Aguarunas* i contrajo relaciones amistosas con los *Huambisas*, abrió trochas, organizó su seminario, futuro colegio de misiones; i consagró las rentas de su mitra i su vida á la propagación de la fé. Porque aun-

---

(1) "Carta al R. P. Plaza, de 10 de abril de 1845: publicada en "El Comercio" de ese año, el 21 de junio; núm. 1811. - El Virrei Gil Tabbada i Lemus decía en 1796 á su sucesor, en la "Relación de mando," que los carapachos eran blancos i feroces: lo que importa una gran diferencia de los cashivos ó son estos los BARINAGUAS. Coincide con el P B. Revello Smith en su obra titulada.—"Narrative of a journei from Lima to Para—London 1836."—Távara.

que el sacerdocio no tenga patria, siempre es grato que su sudor i su sangre fecunden el suelo donde nacieron: i no abandonando éste ir á ejercer el ministerio en playas extrangeras.

Día 22.—A las 5 de la mañana nos embarcamos; i después de 4 horas de viaje llegamos á *Chonta-isla*, á la playa que el señor Arana llamó *Del castigo*; i donde fueron víctimas don Alberto Westt i mi hermano.—Durante la travesía era grande la multitud de pájaros; pero nos abstuvimos de la caza, por no alarmar con los disparos á los salvajes; i porque también se prohibió, en razón á que era la señal de alarma, desde que conservábamos en la navegación alguna distancia.

En *Chonta-isla* la playa estaba desierta. Levanté una cruz como recuerdo á mi hermano; recojimos algunos caracoles i piedras de cuarzo; i nos alejamos de un sitio donde sucumbieron los primeros que á vapor exploraron el Pachitea.

Los cashivos tenían mucho interés por nuestros rifles; i al vernos partir nos lanzaron algunas piedras por no habérselos dado. Seguimos el viaje; i después de navegar 40 millas descansamos en una isla.

Tres horas después los remeros observaron un objeto que se movía en el agua, i que creyeron ser un chancho ó *ronsoco*. El señor Salas, mi compañero, para cazarlo, toma mi rifle de Spenser; i no conociendo el mecanismo para cargar, no abrió por completo la llave i se atascaron la bala i la cápsula vacía que debía botar. En el interin, animados los indios bogan con fuerza, i nosotros procurábamos arreglar el rifle, cuando llenos de espanto oímos que gritaban despavoridos: *¡otorongo otorongo!* que es como llaman al tigre. Con nuestros revólvers le hicimos luego cuatro tiros; i la fiera herida huyó, más quizá por el ruido insólito de las balas i la vocería de los indios, que por los dolores. A la detonación acudieron los señores Tucker, Smith, Wertheman i Herrera, suponiendo que nos hubiesen atacado los salvajes; mientras el tigre, manchado i de grandes dimensiones, herido del brazo subía á la margen con dificultad, bramando i en aire de acometer—Los señores Smith i Herrera quisieron perseguirlo; pero el señor Tucker lo impidió, por evitar una desgracia.

El día fué claro i sereno; i no experimentamos ningún otro contraste.—La playa estaba desierta; i no se veían los buninaguas que la pueblan.—Bajamos 30 millas i nos quedamos en una isla, de playa hermosa i elevada: prefiriendo ese sitio, porque en las islas se encuentra uno á cubierto de los asaltos de los salvajes; los que en la noche se internan, i acometen en la madrugada de ordinario.—Aquí principian á sentirse los fastidiosos mosquitos del Ucayali, que no dejan dormir con sus picadas i zumbido incesante.

No sé el nombre de este lugar ni de varios otros del tránsito; porque la falta de comunicación con los salvajes, sus pobladores, hacía que ignorásemos el nombre que les hubieran asignado, el cual es las más veces caprichoso; i se lo imponen por algún animal ó planta, ú otra peculiaridad.

Día 24.—Durante él divisamos el hermoso cerro de *Chupamaita*, á la derecha del Pachitea; i á la puesta del sol tocaron en una playa risueña, donde está la ranchería llamada de *Santa Rita* . Infieles *Cunibos* la habitan como en número de 50; siendo su curaca ó jefe Pedro de Cunibo: cristiano de nombre; como de 50 años, i que viste una *cuhsma* ó saco de algodón, en forma de sotana; con collar i brazaletes de chaquiras, i una especie de disco pequeño, como medio real, pendiente del tabique de la nariz, perforado con ese objeto.

Todos viven en un tambo común debajo de sus mosquiteros; tienen sus chácaras de yucas i plátanos; i no huyen de los navegantes, á quienes dan esos artículos en cambio de herramientas ó baratijas, ó por monedas que emplean luego en sus aderezos.

Estos Cunibos hacen con frecuencia la guerra á los Cashivos, aliándose á otras tribus; i tenían entonces dos de ellos esclavos ó prisioneros, dándoles un buen trato.

Día 25.—Continuamos el viaje; i después de andar cuatro millas llegamos al *Ucayali*, que recibe el tributo del Pachitea á los 8º de lat. S.

El Ucayali se presenta majestuoso; con una corriente tranquila i un lecho ancho i profundo: habitado en sus margenes por un enjambre de tribus; i apareciendo en todo como el tronco, i no como afluente del Amazonas.

A las 6 i media pudimos dejar ya las balsas i canoas: atracamos al vapor "Morona", i nos embarcamos en

siendo puesto por su comandante el señor teniente primero Eduardo Raigada, á disposición del señor Tucker, según las instrucciones de la comandancia general de Iquitos.

El "Morona" es un vapor de ruedas, de madera i fierro, construído por los mismos fabricantes que el "Putumayo"; con cilindros oscilatorios, i de baja presión: su fuerza es de 225 caballos; con 500 toneladas de registro: mide 7 piés de calado; 180 de eslora; 25 de manga i 12 de puntal, i tiene 4 ventiladores en su máquina. En su prueba anduvo mas de 15 millas por hora.

Su dotación era entonces la siguiente: primer comandante señor Eduardo Raigada; segundo señor Federico Delgado, teniente 1º; guardiamarina señor Manuel Rengijo; contador señor Emilio Delboy; primer ingeniero Sr. William Main; i 56 tripulantes.

Día 26.—A las 5 a. m. zarpamos de la confluencia del Pachitea; navegando de bajada hasta las 10 de la mañana, en que fondeamos en la boca del río *Tamaya* para embarcar combustible. A las 12 h. 20′ p. m. continuamos el viaje hasta las 5, en que llegamos á *Callería*; donde pasamos la noche i se tomó combustible. Anduvimos en ese día 22 leguas; 12 hasta el río *Tamaya* i 20 de allí á *Callería*.

Día 28.—A las 11 h. a. m. salimos de *Callería* i á las 4 i media de la tarde tocamos en *Roaboya*; procediéndose, acto continuo, á embarcar combustible. Este día recorrimos 22 leguas.

Día 28.—A las 6 a. m. dejamos Roaboya; i aunque ese día fué mui nublado i chubascoso, navegamos sin novedad, 40 millas, hasta las 3 de la tarde, que dimos fondo en el *caño de Sarayacu*; en donde nos quedamos hasta el 30, preveyéndonos de víveres frescos i combustible.

Día 30.—Zarpamos de Sarayacu á las 9 a. m. i llegamos á *Piurí-isla* á las 7 de la noche, proporcionándonos aquí cumbustible.—Bajamos ese dia 54 leguas.

El día 1º de octubre salimos de *Piuri-isla* á las 5 h. 45′ a. m., i á las 6 h. 30′ p. m. fondeamos á una milla más abajo de la desembocadura del río *Tapiche*, con el objeto de embarcar combustible.—Habíamos navegado 55 millas.

Día 2.—A las 6 h. 55′ a. m. zarpamos de *Piuri-Isla*; i á las 10 h. 25′ llegamos á la boca del Ucayali; depués de bajar 18 leguas. Media hora después llegamos á *Nauta*, distante

tres cuartos de legua i encontramos aquí el vapor "Pastaza", que al día siguiente continuó su viaje de surcada.

Día 3.—Después de embarcar un poco de combustible dejamos Nauta; i á la 1 i media del día llegamos á *Iquitos*, distante de aquel punto 22 leguas. Por manera que, desde el Puerto-Prado ó confluencia del Mairo i el Paleazu, hasta este apostadero, habíamos navegado 307 leguas i tres cuartos: siendo susceptible de rectificación, según el señor Raigada, la distancia de 65 leguas que hai desde el Mairo al Ucayali.

Durante el viaje la comisión se ocupó de estudiar la altura i posición de los lugares, i levantar el mapa del Ucayali: cuyos trabajos tienen gran importancia para las ciencias i para el porvenir del país.

En Iquitos la comisión fué acojida con entusiasmo. Todos comprendieron que se trataba de dar vida á esos pueblos; de mejorar su estado; i de preparar el camino para que inmigrantes europeos i americanos, traigan á esa inmensa porción de nuestro territorio su actividad i sus adelantos; i para que los nacionales emprendedores vayan allí á formar su fortuna, á la sombra tutelar de la paz i de la lei, protejidos decididamente por un gobierno honrado i patriota.

Lima, abril de 1869.

SANTIAGO TÁVARA (1.)

---

[1] "Viaje de Lima á Iquitos por Santiago Távara".—Lima, imprenta de "El Comercio".—1868.

1868

Se ordena la exploración de los valles de Chanchamayo.

Lima, noviembre 6 de 1868.

Siendo un deber del gobierno extender los límites de la civilización á la parte montañosa de la república; i atendiendo á que el fuerte de San Ramón no es ya suficiente para garantizar la seguridad de los trabajadores que quieran cultivar los terrenos situados al otro lado del río Chanchamayo, resuélvese: que se proceda á verificar una exploración en los terrenos indicados, i se dé cuenta, para dictar las disposiciones convenientes en la materia.

Rúbrica de S. E. [1]

GÁLVEZ. [2] [3]

1868

Se encarga al coronel José Manuel Pereira la jefatura de la expedición que protegerá á la que se dirige por Chanchamayo á encontrar al señor Tucker.

Lima, noviembre 6 de 1868.

Para dar cumplimiento á la suprema resolución que ordena la exploración de los terrenos situados al otro lado del río Chanchamayo, nómbrase al coronel graduado don Manuel Pereira, quien al mando de los treinta i cinco infantes celadores, destinados á proteger la expedición que ha de sa-

(1) Coronel José Balta
(2) Don Pedro.
(3) Boletín oficial del gobierno.—Año 1868.-2.° semestre.—Página 654.

lir de Tarma al encuentro del señor Tucker, procederá á cumplir esta comisión, sujetándose á las instrucciones que se le darán por separado.

Comuníquese i publíquese.

Rúbrica de S. E. [1]

GÁLVEZ. (2) [3]

1868

Primera exploración de todo el curso del Ucayali i de los ríos Tambo i Urubamba por la comisión hidrográfica del Amazonas.

PARTE DEL COMANDANTE DEL VAPOR "NAPO"

Comandacia
del
vapor explorador «Napo»
—

Al ancla, Iquitos noviembre 11 de 1868.

Señor capitán de corbeta, mayor de órdenes del departamento.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de esa mayoría el resultado del viaje que ha verificado el buque de mi mando con la comisión Hidrográfica del Amazonas, en la exploración de los ríos "Ucayali" "Tambo" i "Urubamba",

---

(1) Coronel José Balta.
(2) Don Pedro.
(3) Boletín oficial del gobierno.—Año 1868.—2.o semestre. Página 685.

en cumplimiento de la orden de la comandancia general de 31 de agosto último.

Concluídos los reparos que demandaba el expresado, i teniendo á bordo á los señores presidente de la comisión don Juan R. Tucker i miembros don David Mo' Cockle, don Gualterio R. Butt i don Arturo Wertheman, como así mismo los víveres i fondos necesarios para dicha expedición, zarpamos de este puerto el día 2 de setiembre á la 1 h. 30 p. m. con dirección al de Nauta, á donde llegamos el día 3 á las 9 h. de la noche, ocasionando este retardo el haberse roto la exéntrica de la rueda de babor cuya falta fué necesario remediar en el tránsito.

El día 5 á las 7 h.30 a. m. salimos del puerto de Nauta con rumbo al río "Ucayali", en cuya desembocadura nos fué preciso demorar 3 h. para componer el eje del timón que estaba algo torcido, lo que impedía que el buque gobernase bien. Aquí se hicieron observaciones astronómicas, continuando después nuestro viaje en el indicado río hasta las 10 h. p. m. que fondeamos cerca de la playa denominada "Chingana".

El día 6 á las 6 h. a. m. dejamos este puerto i seguimos surcando el "Ucayali" en continuas observaciones astronómicas, en investigaciones prolijas de las canales, en proveernos del combustible necesario, haciéndolo cortar del bosque con la tripulación, i desplegando todo el celo que demandaba los multiplicados cuidados de dicha expedición, hasta el día 23 de setiembre que arribamos al puerto de Sarayacu, á las 9 h. 25 a. m. sin que hubiese ocurrido ninguna clase de novedad.

El 24 de setiembre, después de tener á bordo el combustible necesario, zarpamos de este puerto á la 1 h. 30 p. m. con dirección á la boca del río "Pachitea" navegando siempre en el orden establecido, hasta el 2 de octubre que dimos fondo á las 8 h. a. m., cuatro millas adentro de la desembocadura del indicado río, á donde se encuentra una ranchería de indios cunibos, con el fin de obtener algunos víveres frescos, i una canoa grande que sirviese para la traslación de la leña á bordo, i como no encontramos dicha embarcación, tomamos solamente los víveres, i zarpamos el día 4 de octubre á las 6 h. 20 a. m. bajando este río para continuar surcando el Ucayali. Una hora después seguimos navegando éste con la

escrupulosidad i cuidado tan necesarios en lugares desconocidos, haciendo notar á esa mayoría, que esa parte del río Ucayali no navegada hasta el presente por ningún vapor, ofrece un fondo capaz de ser surcado por vapores construídos á propósito, que en ningún concepto deben ser del menor calado posible, para su seguridad, pues el lecho del río cerca de las cabeceras es de cascajo, i en muchos lugares corre por una canal de piedras, lo que ofrecerá dificultades á embarcaciones que calen más de tres pies, aún cuando contengan la fuerza de máquina capaz de superar corrientes de ocho millas; i como el buque de mi mando no tiene sino la fuerza de 15 caballos, cuyo poder es insuficiente para contrarestar á las fuertes corrientes que se tienen que dominar en esas cabezas, se ha encontrado sin poder avanzar en varios sitios, i tan solo el loable entusiasmo del señor presidente Tucker, secundado por mis esfuerzos i los demás señores de la comisión hidrográfica, pudieron hacer que se vencieran con demasiado riesgo del buque, mui especialmente en una de las vueltas denominada Chinipo que la constituye un archipiélago de numerosas islas, que á la simple vista se nota que pasan de ciento; de suerte que el caudal de aguas se reparte por diferentes canales i encuentros de corrientes ó remolinos, agregándose á esto una enorme palizada que obstruye el canal. Por la configuración del indicado punto, es de suponerse, que el río ha roto esos lugares antes montañosos cuyo difícil paso hará imposible la navegación, á menos que este se haga por vapores que reunan las condiciones que ya dejé expuestas.

El 15 de octubre, á las 3 h. 30 m. p. m. llegamos á la confluencia del río Tambo i Urubamba que forman el río Ucayali, demorando en las desembocaduras de los antedichos, el tiempo necesario para las observaciones astronómicas que se practicaron, continuando después nuestra navegación en el río Tambo hasta las 6 h. p. m. que dimos fondo en la orilla derecha de éste, cerca de una ranchería habitada por salvajes de la tribu de los Piros.

El día 16 permanecimos fondeados en este puerto haciendo el combustible para la maquinaria, sin embargo de ser ese lugar mui escaso de madera para el objeto, i dificultoso además, tanto por la elevación de sus terrenos, cuanto por el riesgo de ser atacados por la brava cuanto numerosa

tribu de los Campas, pues se nos aseguró que desde ese punto se encuentran diseminados.

El día 17 á las 7 h. a. m. zarpamos de este lugar, i seguimos navegando hasta encontrarnos en la punta de una isla en que se forma una corriente extraordinaria, al extremo de demorar una hora i diez minutos sin que el "Napo" pudiese avanzar una línea, siendo necesario elevar el vapor á cien libras, i solo de esta suerte pudimos pasarla; media hora después notamos otra punta igual, á fin de no exponer el buque, fondeamos á la orilla izquierda, siguiendo en canoa, al señor presidente de la comisión, yo, i los demás miembros, á reconocer el nuevo punto de dificultad, dando por resultado el no poder pasar, pues aparte de ser el río mui encajonado, la corriente es mayor que la anterior, i las infinitas islas, playas i rocas, solo harían posible el paso, de un vapor cuyo calado fuese de un pié de construcción, fuerte i de mucho poder de máquina.

En tal situación, mui á pesar nuestro i obligados tan solo por la imposibilidad del buque de mi mando para continuar adelante, se acordó nuestro regreso, que tuvo lugar el día siguiente 18 de octubre á las 6 h. 15 m. a. m., i después de media hora de navegación dimos fondo en la confluencia del Tambo con el Urubamba i el Ucayali.

En la mañana del siguiente día 19 mandamos cortar combustible con la tripulación i algunos salvajes Piros, que nos acompañaban, el que recibimos á bordo á las 12 h. 20 m. levando el ancla inmediatamente para surcar el Urubamba, que lo hicimos en este día hasta las 5 h. 6 m.p. m. que dimos fondo en la orilla izquierda de este río con el fin de cortar combustible que notamos lo había en abundancia. A las 12 h. 5 p.m. del día siguiente 20, después de haber embarcado combustible, continuamos surcando el río Urubamba hasta las 4 h. de la tarde en que dimos fondo, á consecuencia de haber observado una punta demasiado explayada i llena de palos, que podía dificultar nuestro paso.

A las 6 h. de la mañana del siguiente día 21, nos encaminamos con el señor Tucker i demás miembros de la comisión á reconocer el punto que habíamos notado el día anterior, dando por resultado que el paso era malo, no obstante podíamos hacer la prueba práctica con el vapor, á la que procedimos inmediatamente poniendo una espía para poder

virar, la que tuvo buen resultado, pues 10 m. después habíamos salvado el inconveniente: pocos momentos después encontramos otro embarazo mayor, al extremo de tocar el buque por la proa i serle de todo punto difícil continuar, lo que nos obligó regresar á la boca del río Urubamba, á donde llegamos el 23 á las 12 h. 3 p. m. por haber demorado un día fondeados cortando combustible para la máquina; i continuamos bajando el río Ucayali hasta las 2 h. 3 p. m. que dimos fondo en una ranchería de un señor Hermógenes Arévalo natural de Moyobamba, que tiene en ese punto su factoría para fabricar pescado salado.

Del indicado punto zarpamos á las 6 h. 30 p. m. de la mañana del día 25 del citado octnbre, i navegando con la regularidad posible, haciendo observaciones astronómicas i cortando el combustible necesario para la máquina, llegamos á Sarayacu el 4 de noviembre á las 8 h. a. m. dando fondo en el citado puerto.

A las 7 h. 45 del día 5 después de tomar el combustible que nos proporcionó el gobernador de este pueblo, levamos el ancla i seguimos adelante navegando en el orden establecido, hasta el día 9 á las 6 h. 15 m. que dejamos el río Ucayali, dando fondo en el puerto de Nauta 45 m. después. Al siguiente día, es decir ayer 10, á las 6 h. 15 m. emprendimos nuestro viaje á este puerto al que llegamos á las 4 h. 20 m. de la tarde.

El número de millas que se ha medido con la corredera de patente desde la boca del Ucayali hacia el término de nuestra exploración, son las siguientes: de ese puerto á Sarayacu 269 millas de Sarayacu á la boca del Pachitea 306; de allí á la confluencia del río Ucayali con los ríos Tambo i Urubamba 197; 6 millas navegadas en el río Tambo; 34 en el Urubamba i 4 en el Pachitea, hasta la ranchería de los Cunibos, dan como resultado total 816 millas que hemos recorrido. Las observaciones astronómicas que se han hecho durante el viaje, están manifestadas en el cuadro que me cabe la satisfacción de acompañar.

Creo de mi deber, además de lo expuesto informar á esa mayoría, que los terrenos comprendidos en toda la extensión nuevamente navegada, tanto en el río Ucayali como Tambo i Urubamba son los mejores i más altos que he visto en todas las expediciones en que me ha cabido el honor de

tener parte. El clima es bastante fresco i la plaga de sancudos i demás insectos desaparece por completo al dejar el Ucayali. En las riberas de éste último i en las del Tambo hasta la parte navegada, habitan algunas tribus de salvajes inofensivos, tales como los Piros, Shetivos i otros, que al juzgar por algunos que hemos visto i tratado á bordo, lejos de ser hostiles son oficiosos i serviciales; desgraciadamente no alcanzan á estos infelices, la acción benéfica del supremo gobierno, que cambie su condición salvaje atrayéndolos á la vida civil, i los proteja de los especuladores de mala lei que abundan por todos esos lugares, quienes hacen sus escursiones hasta ellos para explotarlos, arrebatándoles zarza i otros artículos valiosos á cambio de barajitas, i además tienen la temeridad de arrancarles á sus tiernos hijos por la fuerza, para venderlos en Sarayacu i Nauta como una mercancía, sin que las autoridades políticas que son las llamadas á contener esos desmanes, intervengan en tan criminal especulación, ni menos escarmienten á sus autores.

Al terminar esta parte, permítame usted señor mayor el que recomiende á su consideración i á la de la comandancia general, el digno comportamiento de todos los tripulantes del buque de mi mando, especialmente los maquinistas quienes se han portado satisfactoriamente. Por mi parte me queda el sentimiento como ciudadano i empleado de la nación, de no haber podido superar con el buque de mi mando las dificultades de que llevo hecha referencia, cuya gloria está reservada sin duda á una segunda exploracion, que con vapores de más poder i menos calado que el "Napo" la puedan llevar á cabo; no obstante me queda la satisfación de que se ha hecho cuanto era posible en la presente i espero por esto que la comandancia general, á cuyo conocimiento se servirá elevar el presente parte, se dignará aprobar mi conducta.

Dios guarde á U.

S. M.

Ruperto Gutiérrez.

CUADRO QUE DEMUESTRA LAS OBSERVACIONES ASTRONÓMICAS TOMADAS EN EL VIAJE DE EXPLORACIÓN ÁBORDO DEL VAPOR "NAPO," EN LOS RÍOS UCAYALI, TAMBO I URUBAMBA.

NOMBRE DE LOS LUGARES	Latitudes S.	Long. O. G. (1)
Iquitos	3°44′15″	73°07′34″
Fanchiyacu	3°59′00	
Nauta	4°31′30″	73°07′30″
Boca del Ucayali	4°30′00	73°05′00
Cuyagaiti "Río"	4°56′30″	73°37′00
Cipriano Tipisca	5°16′00″	73°44′45″
Punga Tipisca	5°26′00″	73°48′30″
Acuracaya	5°38′00	73°51′00
Playa Pancha	5°45′00	73°58′00
Piuri "Isla"	5°51′00	73°58′00
Lago de Pucacuru	6°07′00	74°38′15″
Puerto de Sarayacu	6°43′25″	74°37′12″
Puerto de Cashiboya	7°04′00	74°13′00
Puerto de Roaboya	7°49′20″	74°27′47″
Callería	8°03′39″	74°02′58″
Isla Abajar	8°26′00″	73°47′20″
R. Pachitea "Boca"	8°47′00	74°07′40″
Caushi mashi "Playa"	9°37′00	73°43′00″
Isla Jenipanchea	9°44′00	73°37′00
Caimito	9°49′54″	73°36′35″
Schebuña	10°02′15″	73°32′45″
Pacalla	10°09′20″	73°33′45″
Pucani	10°32′21″	73°27′30″
R. Tambo "Boca"	10°41′00	73°14′00
20 de octubre río Urubamba	10°45′00	73°07′15″
21 idem idem de id	10°31′00	73°07′25″
22 idem idem de id	10°43′00	73°12′00

Iquitos, noviembre 11 de 1868.

Ruperto Gutiérrez. [2]

(1) Greenwich.

(2) Boletín oficial del gobierno | Año 1869.—Semestre. 1.o—Página 132.

1868

Primera exploración del Ucayali por la comisión hidrográfica del Amazonas.

PARTE DEL ALMIRANTE TUCKER

Comisión hidrográfica
del
río Amazonas i sus afluentes.

Iquitos, noviembre 16 de 1868.

S. M.

De acuerdo con lo que tuve el honor de expresar á V. E. en mi nota fecha 17 de agosto último; me es satisfactorio informar á V. E., que tan luego que se dieron las órdenes necesarias por la Comandancia general de este departamento para que el vapor "Napo" se pusiera á mis órdenes, i se me anunció que dicho buque estaba listo en 2 de setiembre, me embarqué el mismo día con los demás miembros de la comisión, señores capitán D. P. Mc Cockle, capitán W. R. Butt, ingeniero A. Wertheman i fotógrafo A. La-Rose, i procedí inmediatamente á la exploración i levantamiento del plano de todo el río Ucayali, i si era posible, de los ríos Urubamba i Tambo.

A continuación se servirá V. E. ver el parte del resultado de mi expedición, el cual es un extracto del diario de navegación; i las observaciones con que concluyó, sobre las que llamo la atención de V. E.

El vapor explorador "Napo" salió de Iquitos preparado para un viaje de tres meses, el día 2 de setiembre del presente año, á las 2 h. 30 m. p. m., i tocó en Nauta para proporcionarse el combustible necesario i establecer la posición geográfica de dicho puerto. El día 5 llegó á la boca del Ucayali, se determinó también esa posición i se sondeó el canal. Como el vaporcito no tiene bastante capacidad para embarcar más de 1200 rajas de leña, i en todo caso es necesario cortarla con la tripulación, que se compone de doce hombres

solamente, el viaje tenía que ser precisamente mui moroso; circunstancia que permitió que se determinara cómodamente la posición astronómica de más de cuarenta puntos del río, lo cual es naturalmente de mucha importancia para el ingeniero encargado de la formación de los planos; pues sería imposible trazar un plano correcto de este río, sin dichos datos, atendida la tortuosidad i extensión de su curso, i la inexactitud de todas las cartas que se han formado hasta la fecha, en que ningún explorador ha determinado geográficamente la posición ni de una sola población.

Las márgenes del río Ucayali desde su desembocadura en el Amazonas, hacia arriba, en una distancia de quinientas millas, son generalmente mui bajas i ofrecen mui pocas situaciones adecuadas para el establecimiento de una población, que no estén amenazadas por las aguas, en tiempo de crecientes; pero en el interior sucede lo contrario, pues se encnentran muchos terrenos elevados. Esta circunstancia explica fácilmente la tendencia á emigrar que tienen los indígenas de estos lugares, que nunca hacen ningún adelanto que sea de duración. Estos indios conservan mui pocas relaciones con los blancos, i la llegada de un vapor produce en ellos tanto temor, que se retiran en el momento precipitadamente á los bosques, i manifiestan sin embargo una gran curiosidad después que el vapor ha pasado. Por esto es de creer con algún fundamento, que la frecuencia de comunicación con estos indios, por medio de vapores que les lleven herramientas de agricultura, i otros objetos de primera necesidad sería muy ventajosa, pues perdiendo la timidez que les inspira lo desconocido, se adherirían al Gobierno, del cual no tienen ni la más ligera idea.

Es casi imposible determinar el número de indios que habitan en estas regiones, por la rareza i exclusivismo de sus costumbres; pero debe ser mui crecido, si se juzga por el gran tráfico que se nota á primera vista.

La carga de tres canoas, por ejemplo, avaluadà en 4000 $ propiedad de un comerciante, demora un tiempo incalculable en el río i ocupa muchísimos indios, que habiendo otro medio de locomoción, como un vapor adecuado, estos mismos indios podrian dedicarse ventajosamente al cultivo de la tierra.

Los principales artículos del comercio del Bajo Ucayali son: pescado salado, tortugas de tierra i de río, aceite copal,

aceite de copaiba, aceite vegetal de diferentes clases, manteca de tortuga i gomas diversas en pequeñas cantidades.

El 24 de setiembre llegamos á Sarayacu, la más grande i antigua población del río expresado; dista como una legua de la orilla, i sin embargo de que ésta es mui baja en este lugar, el sitio en que se halla la población es bastante alto i ofrece muchas ventajas para la formación de una colonia. La distancia de Sarayacu á la desembocadura del río, es de 293 millas, i la corriente es de 2 ¾ millas por hora, término medio. El único cambio que ha tenido lugar en esta población desde la visita del Conde Castelnau i del teniente Herndon, es, la separación de quinientos de sus habitantes que han emigrado para formar el pueblo de Cashiboya, más arriba del río.

Llegamos á la boca del Pachitea, á las 7 h. 45 m. a. m. el 2 de octubre, precisamente un mes después de la salida de Iquitos. Este es el punto en el río Ucayali, hasta donde había llegado la navegación por vapor, i dista de Sarayacu 306 millas con una corriente media de 2 ½ millas. La distancia total desde la boca del Ucayali es de 575 millas. Seguimos en el Pachitea hasta la chacra de un célebre jefe de conibos, llamado Pedro. situada á 7 millas distante de la boca, i allí nos proveímos de la leña necesaria para el buque. Este es el indio famoso que acompañó la expedición del señor Prefecto Arana, mandado á castigar á los Cashivos que perpetraron el horrendo asesinato de los tenientes Távara i West; i que salió herido en el encuentro con dichos caníbales. Tuvimos mucho gusto de esta oportunidad que nos permitió hacerle algunos pequeños regalos i tomar su retrato en fotografía, acompañado de toda su familia.

El 5 de octubre nos encontramos con el primer obstáculo de consideración para la navegación, distante 77 millas del Pachitea i más arriba de Canshimashi-Playa, 7 millas. Parece que el río durante la creciente del año pasado, ha abierto un canal nuevo, formando un ángulo casi recto con el antiguo, una corriente de 5 millas i obstruído por muchos árboles que hacen peligrosa la navegación. Hasta este punto el Ucayali está perfectamente libre de obstáculos.

El 11 llegamos á Pacalla, habitación de los indios Piros, después de haber pasado muchos puntos con una corriente tan fuerte, que hacía dudoso el paso. Aquí el lecho del río es

de roca. Las sierras entre el río Pachitea i Tambo, están constantemente á nuestra vista, presentando una perspectiva cada vez más i más interesante. En ese lugar nos despedimos de los zancudos i mosquitos que se aumentan considerablmente, á medida que se acerca la boca del Ucayali, hasta tal punto, que apagan los faroles i linternas; pero con la desaparición de los mosquitos, parece extraño decir, comienzan las tercianas. La temperatura es mui fresca i agradable. Aquí desembarcamos á nuestros indios conibos, i recibimos á bordo á un jefe Piro i seis hombres que convinieron en acompañarnos. Los Piros son los indios más hermosos i bien formados que hemos encontrado hasta ahora; muchos de ellos son de una estatura más elevada que lo regular; i su color más claro que el de las otras tribus; manifiestan mucha simpatía por los blancos; hablan con seguridad i no indican ninguna disposición á evitar nuestra presencia, como se vé con los del Bajo Ucayali. Llevan consigo sus flechas i lanzas de madera, cuyas armas de guerra no abandonan ni á bordo del vapor.

Tres millas más arriba de Pacalla llegamos á un punto que es evidentemente el designado por Castelnau con el nombre de "Vuelta del Diablo", el cual, en mi opinión, es mui digno de este nombre. Está en el encuentro de dos corrientes que forman un remolino de una extensión considerable, bastante fuerte para volcar el vapor cuyo bao se encontró completamente sumergido, mientras las ruedas no producían efecto ninguno combatidas por tan poderosa fuerza, produciendo á bordo una ansiedad tan grande como la satisfacción que se experimentó después del paso. De este punto á la boca del Tambo, encontramos algunos malos pasos, muchos obstruídos por troncos de árboles, canales estrechos i corrientes fuertes que requieren paciencia, severidad i buena disposición para vencer. Este, i el día anterior, pasamos innumerables islas, que se calculan en 250 por lo menos, en una distancia de treinta millas. El canal varía según las estaciones; unas veces se encuentra entre ciertas islas, i otras entre las demás, así que sería bueno estimular á los indios para que estudien estos cambios i puedan dirijir los vapores con seguridad.

El 15 de octubre llegamos al Tambo i anclamos adentro de la boca, cerca de una isla. El Tambo dista del Pachitea

197 millas, i 772 millas de la boca del Ucayali, con una corriente media hasta el primer mal paso, más arriba del Pachitea, estimada en cuatro nudos. La boca del Tambo tiene como mil yardas de ancho, i generalmente de braza i media á tres brazas de agua de profundidad. La leña en este lugar no es buena para vapores, es mui ligera i porosa. Estuvimos en un punto una hora i diez minutos sin poder adelantar; algunas veces marchando hacia atrás, con todo el vapor que era posible usar sin peligro inminente, no pudimos recorrer sino tres millas de la boca; ahí la corriente tiene tal fuerza, que hace imposible el paso de un vapor de fuerza tan limitada como el "Napo". Nos vimos, pues, mal de nuestro grado, obligados á regresar hacia abajo i abandonar la subida del río en esta estación, pero abrigando la seguridad de que con un vapor más adecuado que tenga la fuerza suficiente, se puede conseguir el objeto deseado. El río presenta altas asperezas i una hermosa perspectiva. Las vaciantes i crecientes son mui violentas i se suceden de un día á otro de una manera notable.

Salimos del Tambo el 19 de octubre i subimos el Urubamba una distancia de 35 millas con una corriente media de dos nudos por hora i encontrando algunas veces pasos peligrosos. La fuerza de la corriente aumenta considerablemente en este punto i nos impidió seguir adelante después de habernos varado tres veces. Esto no prueba que se debe considerar como imposible la navegación en el Urubamba, pues un vapor de diferente construcción puede navegarlo con toda seguridad.

Aquí terminó nuestro viaje de ida, i el mismo día regresamos á verificar nuestras posiciones astronómicas llegando á Iquitos el 11 del presente con el buque ligeramente averiado.

Por lo arriba expresado, V. E. verá fácilmente que no hemos podido subir el Tambo, i conseguir el importante fin que me proponía por la insuficiencia del vapor que carece totalmente de las cualidades que se requieren para emprender tan importante i peligroso servicio de explorar i levantar el plano de ríos, muchos de los cuales se encuentran obstruídos por rocas i asperezas, i todos tienen una corriente mui fuerte.

Después de mi llegada de Lima, que me informé del nú-

mero i clase de vapores de esta estación naval, notifiqué al gobierno de entonces de la insuficiencia de cualquiera de ellos para la feliz ejecución del objeto de la comisión que se me ha encomendado, i pedí que se mandara construir un vapor proporcionado en los Estados Unidos, bajo mi dirección i vigilancia. He llamado la atención del supremo gobierno sobre este asunto en varias ocasiones, pero los acontecimientos políticos que han tenido lugar, indudablemente han diferido su acción.

Como me encuentro profundamente interesado en este asunto, i conozco lo imposible que es cumplir con los deseos del gobierno, sin tener un vapor á propósito, despaché á mi secretario el capitán Smith á Lima, en agosto último, para que manifieste á S. E. el presidente, entre otras cosas de importancia, la absoluta necesidad que existe de adquirir otro vapor. Mi última exploración es la más dolorosa corroboración de este hecho, i encarecidamente pido al supremo gobierno se me autorice i se me proporcione los fondos para construir, bajo mi vigilancia personal i acompañado de otro miembro de la comisión que yo elija, un vapor que servirá en todo caso para el objeto que se desea.

No puedo por ahora informar á V. E. de lo que costará exactamente este buque, pero no creo que excederá nunca de 50 á 60 mil soles. La construbción especial del vapor i el riesgo del viaje hasta el Pará, aumentará indudablemente el costo del precio ordinario de cualquiera clase de vapores; pero en todo caso su precio no llegará á ser más que la mitad del costo del "Morona" que según me han informado es de ciento veinte mil soles.

El señor Comisario General que á la par de todos los empleados de este departamento, tiene un gran interés por los trabajos de la comisión, me ha autorizado para manifestar á V. E. que con la aprobación del Supremo Gobierno, esta Tesorería puede proporcionar los fondos necesarios para cubrir el valor del vapor que solicito. Espero que V. E. se digne excusarme que llame su atención tan reiteradamente sobre la pronta acción en este asunto, i que le suplique se sirva determinar, si lo tiene á bien, que marche lo más pronto posible á los Estados Unidos con la autorización necesaria para proceder desde luego al cumplimiento de este fin. Advirtiendo á V. E., que siendo esta la estación de las aguas i tenien-

do que continuar así por algunos meses, si la orden que solicito se sirve V. E. remitirla á vuelta de correo, creo que se podrá construir el vapor i traerlo á este lugar en el mes de julio próximo, que es el tiempo en que se puede comenzar de nuevo las operaciones; i mientras tanto la oficina de la comisión queda encargada de asentar sobre el papel el resultado de las penosas tareas que hemos emprendido.

Tengo la satisfacción de comunicar á V. E. i no dudo le será grato su conocimiento, que la comisión posee en la actualidad todos los datos para la formación de la carta de todo el Ucayali, i parte de los ríos Tambo i Urubamba, no habiendo podido determinar aún las alturas de estos ríos, respecto del nivel del mar, por no haber llegado desgraciadamente los barómetros que he recibido ahora, antes de nuestra salida de Iquitos. Pero esta operación podrá llevarse á cabo en la próxima estación.

Antes de concluir mi nota, creo que faltaría á la justicia, si no recomendara á la atención del Supremo Gobierno, la conducta del teniente 1º graduado don Ruperto Gutiérrez, que en su calidad de comandante del vapor "Napo", se ha manifestado en las más apuradas circunstancias, en medio de peligros inminentes, con el entusiasmo, tino i buen acierto que era indispensable para llevar á cabo esta difícil empresa.

Recomiendo igualmente al ingeniero de dicho buque, Mr. Smales, que tuvo á su cargo la dirección de la máquina i que con su inteligencia, puntualidad i arrojo, supo secundar satisfactoriamente nuestros esfuerzos.

Renuevo á V. E., señor Ministro, las seguridades de mi más alta consideración i respeto.

J. Tucker. (1)

(1) Boletín oficial del gobierno.—Año 1869. Semestre 1.º—Página 17.

1868

Exploración de los valles de Chanchamayo por don F. Belisario Barriga.

NOTA DEL PREFECTO DE JUNÍN ELEVANDO LOS PARTES DE LA EXPEDICIÓN.

Prefectura del Departamento
de Junín

Chanchamayo, diciembre 20 de 1868.

Señor ministro de estado en el despacho de gobierno, policía i obras públicas.

S. M.

Tengo el honor de adjuntar á US. los partes que he recibido del jefe encargado del mando de la expedición, por los que tendrá US. concimiento que el 13 del presente después de rechazar algunos salvajes ocuparon el pueblo de "Nijandaris", el que, como los demás, se compone de pocas casas. De ese pueblo avanzaron con gran dificultad más de 10 millas, viéndose el jefe en la necesidad de hacer una contramarcha, por los obstáculos casi insuperables que se le presentaban, i los bien fundados temores que le asistían de verse quizá separado de toda comunicación con los de ésta, por la creciente de los ríos.

Satisfactorio me es comunicar á US. que en las diez leguas que ha avanzado la expedición, ha encontrado fertilísimos terrenos en los que se pueden formar magníficas haciendas, pues apesar de ser esos bosques incultos producen frutales, como naranjas, limones, papayas, plátanos, piñas blancas, cocos i otros; además, se cultiva el maíz, la yuca, el frijol, el ají i la coca, siendo ésta de superior calidad: en clase de maderas de construcción, puedo asegurar á US. por los informes que me han suministrado los expedic;onarios, que son de una calidad inapreciable por su duración, solidez i bellos jaspes, i en una abundancia casi fabulosa: entre ellas se encuentran diversas clases de cedro i de caoba, la chonta, el

jacarandá, el nogal i otras que sería difuso el narrarlas. La cascarilla es también abundante i de superior calidad; el caucho, gutapercha, incienso, goma laca, estoraque i otras recinas como la que produce el bálsamo copaiba, se encuentra á cada paso; hai cacao, i en abundancia maní i vainilla. El huaco, matico i otras yerbas medicinales, forman casi un monte que es necesario derribarlo para abrirse paso: finalmente el describir las producciones de esa parte de la República en el reino vegetal, sería cansar la atención de US., tampoco es escasa en el reino animal, pues se encuentran cuadrúpedos i aves que pueden formar un interesante museo: se ha visto también reses, lo que prueba que tienen también ganado vacuno. En el reino mineral tienen fierro; que es de presumirse lo funden, por las escorias que se han encontrado en las fraguas; también por algunos indicios ss presume tengan oro i cobre; no hai dato alguno de que posean metales de plata.

Según lo que encajona el río i la casi ninguna corriente que se le advierte se cree fnndadamente que hasta "Nijandaris" puede ser navegado por pequeñas embarcaciones pues encontraron algunas balsas de que hacen uso los salvajes; estando fuera de toda duda que después de su confluencia con el Paucartambo se puede surcar por él cualquiera embarcación. Del lugar donde llegó la expedición hasta el de la confluencia del Perené con el Paucartambo, se presume no dista sino cinco ó seis millas. La expedición advirtió que en la banda opuesta había mayor población de salvajes, pues veían un crecido número de casas i grandes sementeras mui bien cultivadas, pero en pequeños trayectos, lo que dá la convicción de ser reducido el número de los habitantes de una i otra margen del Perené. No me parece demás indicar á US. que poseen sal, de la que se ha encontrado una bola de poco más de diez libras, mui compacta, i la que no contiene beneficio alguno.

Como aparece en los partes, el camino se presentaba casi intransitable después de "Nijandaris" además se encontrabán algunos cauces de río que manifestaban ser en tiempo de invierno impasables sino por puente; i como en estas montañas con algunos aguaceros crecen extraordinariamente esos ríos se temía con fundamento que impidiesen el regreso de la expedición si ésta avanzaba más terreno, i última-

mente la estación de aguas que ya se hace sentir de un modo fuerte, oponían un obstáculo insuperable para que continuase la expedición: los aguaceros i la misma humedad de la atmósfera inutilizaban armas i municiones, las que en un caso de ataque de los bárbaros no hubieran servido para rechazarlos. Estas insuperables dificultades obligaron al jefe á regresar, i creo que si su S. E. lo tiene por conveniente, puede aplazarse la expedición, para cuando haya concluído la estación de lluvias, que será en el mes de mayo: i emprendida en esa época juzgo que corresponderá á los deseos i miras del Supremo Gobierno. No ha sido un inconveniente menor la falta de herramientas, pues al no haberse carecido de ellas se hubiera podido formar un camino en la última cuesta que indica el jefe expedicionario. Contándose ya con un camino espacioso que se ha abierto ya hasta seis millas más adelante de "Nijandaris" por el que se puede andar en dos días, lo que la expedición ha hecho en once i sin el inconveniente de las lluvias, estoi seguro que se conseguirá la reducción de esas tribus.

La expedición llegó de regreso á este valle el 17, siéndome satisfactorio decir á US. que de los tres heridos, dos están sanos, i solo el sargento Illanes sufre todavía, pero en algunos días más estará restablecido.

Sírvase US. poner en conocimiento de S. E. el Presidente, el contenido de esta comunicación para que si lo tiene á bien, se sirva aprobar el regreso de la expedición, i ordenar se aplace hasta el verano su continuación, ó resuelva lo que en su alta capacidad juzgue más conveniente, siéndome mui honroso dar cumplimiento á sus supremas resoluciones.

Dios guarde á US.

S. M.

M. Bermúdez. (1)

(1)—Boletín oficial del gobierno.—Año 1899.—1er. semestre.—Pág. 10.

PRIMER PARTE DEL JEFE DE LA EXPEDICIÓN.

Jefatura de la expedición
al otro lado
de Chanchamayo.

En marcha, diciembre 14 de 1868.

Al benemérito señor coronel prefecto del departamento de Junín.

El día 13 del presente, despnés de haber rechazado algunos salvajes embarcados que nos arrojaban flechas, entré al pueblo de Nijandaris, sin tener que lamentar ninguna desgracia: este pueblo se compone de once casas que rodean una plazoleta, i al centro de ella se encuentra una ramada grande i elevada, i en ella un sofá de palos asegurados con largas chontas, una lanza medio construída de chonta i un bastón argo; por todo esto se cree haya sido la casa del cacique.— Al rededor de la población, en diversas distancias se encuentran casas formando grupos de tres, de cinco i de siete; hai bastantes maizales, cocales, frejoles, ají verde en abundancia, algodón poco: entre frutas hemos visto papaya, naranja agria, limones agrios de cáscara delgada, plátanos i piñas blancas: á las pocas varas está el río, de mucho nivel en esa parte; en su orilla, habían seis balsas de palo bien construídas i remos cortos de pala bien ancha. Después de un pequeño descanso avancé una legua, encontré buen forraje para las bestias i bajada fácil al río; eran las tres de la tarde i resolví formar mi campamento ocupando cuatro casas que habían en ese lugar: hecho esto avancé con los operarios escoltados por veinticinco gendarmes.

Con bastante trabajo abrimos el camino haste el pié de un cerro, donde encontramos un río de ocho á diez varas en su ancho, pero con poca agua, casi igual al que se encuentra á la entrada de Nijandaris. Estos, con algunos aguaceros fuertes se harán impasables, no formando los puentes respectivos: eran las cinco de la tarde; empezó á llover i me retiré sin novedad.

A las ocho de la mañana de hoi, después de tomar el

rancho, hemos seguido la marcha, venciendo dificultades para llegar á la cima del cerro, de donde se vé que el río en ese lado hace una curva grande cargándose á la izquierda: bajamos faldeando más de dos millas, i al fin encontramos un riachuelo, en el que refresqué un poco la gente; i como ya era tarde, los trabajadores fatigados, el aguacero ya cerca, i no habiendo un sitio para acampar, ni pasto para las bestias, me he retirado al campamento que esta mañana había dejado; al que hemos llegado tarde.

Lo que me cabe la honra de poner en su conocimiento para los fines que convengan.

Dios guarde á US.

S. C. P.
F. Belisario Barriga.

SEGUNDO PARTE DEL JEFE DE LA EXPEDICIÓN

Jejatura de la expedición
al otro lado
de Chanchamayo.

En marcha, diciembre 15 de 1868.

Al benemérito señor coronel prefecto del departamento de Junín-

En mi parte, fecha 14 del presente, tuve el honor de decir á US. que después de andar todo ese día, tuve que contramarchar por falta de un sitio aparente para acampar: hoi, para no sufrir igual chasco, marché solamente con diez operarios i cuarenta gendarmes: hemos avanzado diez millas largas, subiendo i faldeando cerros, i en muchos trechos gateando con bastante peligro; el aguacero era constante; hice alto al grueso de la fuerza i trabajadores; sólo pasé con diez gendarmes, el señor Flimer, el señor Vicuña i mi ayudante e subteniente Serrano; nos colocamos en una cresta dominante, de donde ví muchos cerros, los que estrechando cada vez más el cauce del río, lo obligaban á marchar encajonando i casi sin dejar oir su murmullo. Creo que desde este punto,

bien pueden surcar embarcaciones pequeñas: he calculado diez leguas más que menos desde el fuerte de San Ramón hasta este lugar, i para seguir adelante es indispensable la necesidad de un trabajo serio para abrir el camino, empleando en muchas partes el barreno i pólvora; sobre todo, el peor enemigo que tenemos, es la estación de aguas: constantemente llueve; i siendo la montaña húmeda por sí, no se puede conservar en buen estado ni el armamento i ni menos las municiones. Un rifle cargado de un día á otro, necesita del saca–taco para ser descargado, la consideración de estas razones, el mal estado de salud de algunos operarios i el soldado Alcocer, que en la retirada al campamento recibió esta tarde un flechazo en el abdómen, la que felizmente ha sido extraída en el momento por el doctor Bonelli, pero que no podrá seguir adelante, me hacen llamar la atención de US. á fin de que si lo cree conveniente, me ordene la retirada hasta ese fuerte.

Antes de concluir éste, me permito en rigor de justicia hacer presente á US. que el teniente non Jacinto Mendoza i subteniente Allaín, ambos pertenecientes á la guarnición del fuerte de San Ramón, i que por entusiasmo marcharon en la expedición con permiso verbal de US., se han portado perfectamente bien, i en particular el señor Mendoza, pidiendo siempre marchar en la descubierta.

Dios guarde á US.

S. C. P.

F. Belisario Barriga

EL GOBIERNO OFRECE PRESTAR APOYO Á LOS EXPEDICIONARIOS

Lima, diciembre 31 de 1868.

Contéstese que el Gobierno se ha impuesto con satisfacción de los plausibles esfuerzos de los expedicionarios sobre el Chanchamayo, i que si hai por ahora embarazos para la prosecución de su marcha, no deben desalentarse de llevarla adelante, luego que desaparezca el principal de esos obstáculos, el aumento de las aguas para la estación de lluvias; que por lo tanto, debe fomentar i sostener el entusiasmo de esos

vecinos, pues el Gobierno se ocupa de los medios de realizar su plan para la exploración de esas regiones; i ha nombrado una comisión dirijida por un hábil ingeniero, que marchará mui pronto con dicho objeto, por medio de la cual se conseguirán los datos más importantes, no solo respecto de los caminos, de la exploración de los ríos i sus rumbos, sino también de los relativos á toda clase de productos. Con esta persuación, que desde luego se halla apoyada con actos positivos del gobierno, pues ya ha mandado una comisión con la fuerza necesaria, dirijida por un jefe competente, debe la prefectura secundar la acción i las miras del gobierno, para que poseídos los vecinos de esos pueblos, de la importancia de su cooperación para realizar dicho plan, que debe producir beneficios tan positivos al país, procure constantemente excitar su patriotismo, á fin de que faciliten todos aquellos elementos indispensables para el feliz exito de la exploración.

Rúbrica de S. E. [1]

Gálvez. [2] [3]

1868

El prefecto de Junín anuncia la salida de la expedición que se dirije á encontrar la que al mando del almirante Tuker surca el Ucayali i Pachitea.

Prefectura del departamento
de Junín

—

Chanchamayo, diciembre 6 de 1868.

Señor ministro de estado en el despacho de gobierno.

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. para que se sirva trasmitirlo á S. E. el presidente, que el día de ayer salió con dirección á Marancocha la expedición forma-

(1)—Coronel José Balta.
(2)—Don Pedro.
(3)—Boletín oficial del gobierno.—Año 1869 —1er semestre. Página 10.

da con el objeto de recibir al jefe expedicionario señor Tuker, á la vez que á hacer un hecho práctico la navegación de los ríos que atraviesan nuestras montañas, pues el jefe de la expedición á Tarma, estudiará el territorio, examinará los ríos que encuentre, tanto en su caudal de aguas como en las facilidades que presenten para que navegue en ellos un buque, pues le he prevenido que á más de llevar un diario sobre tribus, producciones i ríos, me informe detalladamente sobre cada uno de estos objetos.

A las doce del día de ayer que emprendía la expedición formaba un cuadro de tan bella perspectiva, que es imposible describirlo; la fuerza formada sirviendo de retaguardia á los expedicionarios i trabajadores que marchaban custodiados por ocho gendaames que servían de descubierta, magnifestaban un entusiasmo digno de elogio; los abnegados expedicionarios sin arredrarse por los pocos víveres que llevaban, demostraban en su semblante el gozo que sentían al hollar con su planta un sitio que ha más de un siglo está esperando de la sociedad civilizada: un disparo de cañón anunciaba que debían prepararse para la marcha é izando el pabellón nacional á la mayor altura que les fué posible, esperaban el segundo disparo que debía alejardos de nosotros, en efecto, dada la señal, emprendiendron la salida, dejando poseídos de profunda tristeza á los que presenciaban ese acto: por el Nº 1 del Boletín que tengo el honor de adjuntar á US. se impondrá de lo loable que es la decisión de don Ignacio Bonelli natural del reino de Italia, que á su costa ha formado i conduce un botiquín con solo el objeto de medicinar á sus compañeros de viaje ya sean soldados ó trabajadores.

Es también recomendable la decisión de don Santiago Torres Vicuña; i por este orden todos los demás expedicionarios, cuya razón nominal tendré el honor de adjuntar á US. en el próximo correo,

Dios guarde á US.

B. Bermúdez. [1]

---

(1) Boletín oficial del gobierno. Año 1868.— 2.º semestre.- Página 861.

1868

Se comisiona al ingeniero Nistrom para que explore el territorio comprendido entre Tarma, Chanchamayo i el fuerte de San Ramón.

Lima, diciembre 28 de 1868.

Al ingeniero don Juan Nistrom.

El gobierno necesita tener un perfecto conocimiento de la parte del territorio comprendido entre Tarma, las montañas de Chanchamayo i el fuerte de San Ramón: con este motivo comisiono á Ud. para que marche á explorar esos lugares, i haciendo un detenido estudio de sus caminos, los elementos de riqueza que encierra, i de todo cuanto Ud. crea importante examinar, expida un circunstanciado informe, para poder dictar en vista de los datos que Ud. ministre, las medidas que tiendan á fomentar el desarrollo i prosperidad de aquellos lugares.

Dios guarde á Ud.

P. Gálvez. (1)

1869

Se ordena al ingeniero Nistrom haga extensiva su exploracion hasta la confluencia de los ríos Urubamba i Tambo.

Lima, enero 22 de 1869.

Siendo conveniente, que la exploración mandada practicar desde Tarma al fuerte de San Ramón en Chanchamayo, se haga extensiva hasta la confluencia de los ríos Urubamba i Apurímac, que es en el punto denominado Tambo: se auto-

---

[1]—"El Peruano"—Enero 12 de 1869.—N° 8.

riza al ingeniero don Juan Nistrom jefe de la comisión exploradora, para que continúe la expedición hasta el mencionado punto, haciendo los respectivos estudios, abriendo caminos i construyendo puentes i calzadas en los lugares que fuere necesario, hasta el punto de su destino. [1] Dése orden al jefe de la comisión expedicionaria en el Chanchamayo don José Manuel Pereira, para que con arreglo á las instrucciones que se darán á Nistrom, le franquée la fuerza conveniente para resistir los ataques que pudieran intentar los salvajes; i como á más de los 1780 $ decretados en 31 de diciembre último, presenta para el desempeño de esta comisión un presupuesto valor de 6000 $; abonese á Nistrom por la tesorería departamental la referida suma de 6000 $.

Pase al ministro de hacienda para su cumplimiento.

Rúbrica de S. E. [2]

Gálvez [3] [4]

1869

Informe del jefe de la expedición exploradora de los valles de Chanchamayo, coronel José Manuel Pereira.

OFICIO ELEVANDO EL INFORME

República Peruana

—

Exploración de Chanchamayo

—

Lima, marzo 25 de 1870.

Benemérito señor Coronel, Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía i Obras Públicas.

S. C. M.

Tengo el honor de remitir á US. el adjunto informe i cro-

[1]—En 23 de junio de 1869 se declaró sin efecto el encargo que por esta resolución se daba al ingeniero Nistrom.

[2]—Coronel José Balta.

[3] Don Pedro.

[4]—Boletín oficial del gobierno.—Año 1869.—Semestre primero.—Página 140.

quis referente á los trabajos de la expedición de Chanchamayo, á fin de que conozca US. el estado en que se encurntran i en vista de ellos, puede US. adoptar las medidas que crea convenientes.

Como el asunto de que el referido informe se ocupa es de interés para el país, me permito indicar á US. se digne dar las órdenes necesarias para su publicación; caso que US. lo estime oportuno.

Dios guarde á US.

José Manuel Pereira. (1)

INFORME

Topografía

Es generalmente admitido que la region trasandina de nuestro territorio es la más bella, la más rica i saludable de toda la República, i que apesar de sus difíciles entradas, ofrece ancho campo á la industria por todos los variados productos que se extraen de esos bosques seculares.

De todas las entradas á la montaña, la más fácil es la de Chanchamayo por la quebrada de Palca, la cual es de suave descenso i permite una bajada cómoda hasta ese valle en el cual se reunen varios ríos, á saber: el de Tarma, el de Oscabamba i el de Tulumayo, los que juntos al frente de San Ramón se dirigen al norte por la quebrada de Quimiri: sobre el río Chanchamayo, mil metros arriba del fuerte, se halla el puente de Cadenas mandado construir por el señor coronel Prefecto de Junín para el pase de la primera expedición mandada por el señor coronel Barriga, i que entró á fines del año 1868.

Desde la confluencia del Chanchamayo con el Tulumayo el valle se extiende seis leguas al norte hasta el Cerro de la Sal dejando el río á una i otra ribera hermosas pampas i lomas de suave ascenso en donde pueden fundarse cómoda-

---

[1 Boletín oficial del gobierno.—Año 1870. Semestre 1.°— Pág. 619.

mente pueblos, colonias, i haciendas de consideración, además la parte de las alturas del oeste que se halla reconocida ofrece planicies de consideración i riquísimas en todos sentidos, varias quebradas laterales vienen á terminar en este valle por ambas márgenes del río, i siete de sus principales colinas llegan perpendicularmente hacia él por la izquierda, las cuales ofrecen algunas dificultades para la construcción de una carretera que facilitaría el tránsito i el desarrollo natural de esas regiones.

En proporción que el valle se acerca al cerro de la Sal la quebrada se estrecha, los cerros son más altos i la temperatura baja en razón á que un ramal de la cordillera de los Andes con sus hielos eternos se encuentra mui cerca de ese lugar, el clima es benigno, la tierra poderosamente fértil i las copiosas lluvias del invierno, son suficientes para regar los sembríos i sostener esa vegetación exhuberante que ostenta la naturaleza en nuestros bosques.

Producciones generales i posición astronómica de Nijandaris

Los señores ingenieros Estivenson de la marina de Estados Unidos del Norte i Nistrom del Estado, fijaron la siguiente latitud 11° 1′ 11″ longitud 74° 47′ 52″ del meridiano de Greenwich. Esta disposición enteramente tropical, su atmósfera, su temperatura húmeda i cálida i sus tierras vegetales, hondas i fértiles son los más aparentes para el cultivo en grande del algodón, caña de azúcar, cacao, café, coca, tabaco, vainilla i toda clase de legumbres, frutas i raíces; todos estos frutos se desarrollan i vegetan admirablemente; el caucho ó jebe se halla en mucha abundancia, los bosques inmediatos al río contienen gran cantidad de estos árboles, siendo algunos de ellos de colosal estatura, la diversidad de maderas de construcción i ebanistería es de una abundancia i variedad asombrosa, el maíz, el frijol i demás menestras producen cuatro cosechas al año con el riego natural i sin grandes fatigas para el beneficio de las tierras i cultivo de las plantas; el añil vegeta con abundancia i son innumerables los tintes que podrían obtenerse de esa gran abundancia de cortezas, frutos i raíces. No es fácil extraer el oro de los ríos donde se encuentra con algunas partículas de rubíes: en las playas se hallan pedazos de mineral de fierro. El ganado vacuno se aclimata en poco tiempo. El ganado cabrío

se adopta perfectamente á esos lugares i su producción es activa i segura; si se crían pastos aparentes, la ganadería en general se desarrollaría en grande escala i con mayores ventajas que en cualquiera otra parte del Perú.

La pesca ofrece algunas dificultades por la ignorancia que hai en este ramo; sin embargo, el pescado qne se toma es de un regular tamaño i de un gusto exquisito.

Las aves domésticas se crían i se reproducen de un modo asombroso, sin hallarse sujetas á las epidemias que en otros lugares las destruye. El clima favorece su desarrollo, pues el termómetro á la sombra marca en la escala Reamour ordinariamente á las seis de la mañana 17°, á las diez 19°, á las doce del día 21°, á las tres de la tarde 23°, á las seis 19°, á las doce de la noche 17°; los calores caniculares, hacen subir la temperatura hasta 29° i 30°; son frecuentes las neblinas i la humedad constante; no hiela jamás, sin embargo, algunas veces graniza mui poca cosa sin causar á las sementeras daño alguno; pues además de que este accidente es mui raro, el granizo al caer se disuelve.

Tribus salvajes

Los aborígenes que habitan estos bosques pertenecen á la tribu de los Campas; ellos no viven en pueblos organizados como generalmente se cree, sus caseríos están dispuestos distantes unos de otros, cada grupo de casas es de seis á ocho poco más ó menos i en cada uno se encuentra casi siempre una gran ramada i una oficina de herrería con su fragua, hornos i fuelles, un depósito de carbón de madera, i lo necesario para sus labores; forjan el fierro i construyen hachas, machetes, cuchillos, yunques, machos, martillos, cinceles, gurvias i otras herramientas, i tenazas para tomar el fierro candente que sale de la fragua; el material que trabajan es reconocido por fierro de Víscai; no hai indicio alguno para creer que fundan fierro, pues ni hemos encontrado piezas fundidas, ni moldes, i además sus hornos no son á propósito para fundir. Sus vestidos de algodón son finos apesar de la imperfección de sus telares.

El salvaje es pobre, no tiene más que la ropa del cuerpo, que consta de una túnica con una camisa sin mangas i una bolsita colgada al costado en que guardan su fiambre, yesquero i otras frioleras. Un arco, unas cuantas flechas, algu-

nas ollas de barro i su herramienta de fierro, hacen toda la fortuna de estos infelices. Viven de la caza, de la pesca i de sus sembríos de camotes, yucas, maíz, plátanos, papayas, piñas i algunas otras frutas; cultivan la coca, el tabaco i el algodón de que hacen sus vestidos, conservan la caña de azúcar la que muelen entre cilindros de madera; cerca de sus habitaciones se encnentra achote, maní, ají, calabazas i otros vegetales útiles.

El salvaje es de mui hermosa estatura, sus movimientos diversos i animados, su mímica admirable; son más blancos que nuestros indígenas, traidores i alevosos, esperan el momento de ofender á mansalva sin que los detenga ni el buen trato ni los regalos que se les hace.

Los Campas que habitan estas regiones no se resuelven á dejarlas, ó porque otras tribus los repelen ó por la importancia que tienen para ellos tierras tan fértiles como bellas i de tan suave temperamento. Difícilmente se podrá encontrar en la montaña lugar más aparente para el establecimiento de colonias, pues á más de la salubridad del clima, la feracidad de la tierra, la extensión de los llanos i otras circunstancias favorables, la inmediación á Tarma, Cerro de Pasco, Jauja i Huancayo, haría fácil el consumo de todos los productos, pudiendo además exportar los excedentes por el río para abastecer la ribera del Ucayali i el Alto Amazonas.

Apertura del camino.

Desde la confluencia de San Ramón hasta la de Paucartambo, puede apreciarse la distancia en cinco leguas i media, cuyo trayecto en su mayor parte es llano i aún las cuestas que hoi existen pueden salvarse abriendo el camino cerca del cauce del río, con lo que se acortaría la distancia i se disminuirían las fatigas del viaje. Para abrir el camino por encima de los cerros en las colinas que cortan los llanos, se han hecho cortes de piedras de bastante consideración, se ha cortado terreno duro, en las laderas se han hecho calzadas de piedra, barcos i puentes de madera sin labrar, con lo que se ha facilitado el trabajo, economizado tiempo, dinero i fatigas.

El puente de cadenas de Chanchamayo ha sido reconstruído varias veces: unas por haberlo roto el río, i otras por las frecuentes descomposturas que causan las avenidas i el

deterioro de las maderas, otras en fin, para cambiar las cadenas viejas por las nuevas de que hoi se compone.

En el invierno de 1869, las avenidas se llevaron el puente Yanango, la calzada de la ladera de Pan de Azúcar, el puente de Huacará i causó fuertes derrumbes en la ladera de San Pedro, en la de Chicana i puente del Naranjal. Los puentes de Yanango i Huacará, los mandé construir desde sus cimientos, otro al pié de Chicana, i formar una barbacoa en la ladera de Pan de Azúcar, haciendo abrir los derrumbes i dejando expedito el camino de Yanango á Chanchamayo que se hallaba interceptado por estos accidentes.

Desde el puente de Chanchamayo hasta donde termina la apertura del camino de herradura ó sea el lugar denominado la Cueva, según puede US. verlo en el croquis adjunto, se hallan diez puentes de madera sin labrar, que han sido rehechos en esta última entrada, siendo considerable el número de relojes de piedra, barbacoas i otras obras practicadas para asegurar el camino.

Siendo demasiado penoso el ascenso á la cuesta de San Bernardo por la altura i pendiente de ese cerro, i gastándose mucho tiempo por ese camino, se emprendió la apertura por abajo cerca del cauce del río, por un corte de piedra que no se halla concluído por carecer de herramientas aparentes para este trabajo.

El roce de bosques que se ha practicado desde el puente de Chanchamayo hasta el término del camino, es el trabajo más fuerte, costoso i que difícilmente puede apreciarse.

A un lado i otro del río Chanchamayo por el puente, se le ha desmontado gran cantidad de terreno, limpiando por completo el bosque de la isla sobre la que está el puente i campamento. En todo el trayecto se han hecho roces más ó menos importantee; pero el del puente de Chanchamayo del que llevo hecha referencia, el de la Merced, el de la pampa de Quimiri, el de Nijandaris i pampa de Lobos son los mayores, siendo el principal de todos el del pueblo de la Merced.

Para la seguridad del camino i éxito de la empresa, he creído siempre de vital importancia, asegurar en lo posible la línea de comunicaciones con el puente de San Ramón. Como los estribos de madera i piedra que sujetan las cadenas del puente de Chanchamayo, están expuestos á sufrir continuos dete

ríoros ó su completa destrucción por las avenidas, me resolví á formar estribos de cal i piedra para sustituir los de madera. Con tal objeto mandé fabricar un horno de quemar cal i para sujetar el agua en uno de los brazos del río i asegurar en seco las bases de los estribos, dispuse la construcción de tajamares costosísimos en virtud de no tener operarios entendidos en ese ramo. Mientras esa obra se practicaba, el horno funcionaba con actividad, se juntaban materiales en los puntos convenientes á la colocación de los cimientos. Cargaron antes de tiempo las aguas, i me ví obligado á suspender el trabajo i continuar mis operaciones por el interior.

Otra de las obras que no puede apreciarse debidamente es la de los campamentos construídos por nosotros i luego incendiados por los bárbaros cuando nos hemos alejado de ellos. Es imposible, señor ministro, conservar la vida, las armas, las municiones i los víveres á la intemperie, en países donde la temperatura es tan fuerte i variada; la primera necesidad, la más urgente es la de tener ramadas en que dormir á cubierto de las lluvias i donde poder resistir los rayos abrazadores del sol en los días despejados. Con tal propósito se construyeron los referidos campamentos hasta llegar á la fundación del pueblo de la Merced, el que no tiene un año de formado i cuenta con cuatro manzanas, con 40 casas poco más ó menos, una iglesia de 14 varas de frente por 25 de fondo, un cuartel en donde caben 300 hombres, un hermoso taller donde funcionan con comodidad carpinteros, acerradores i herreros.

A las inmediaciones del pueblo, en una posición militar dominando el pueblo i la pampa del Carmen por el sur, por el este los caseríos de Quimiri pertenecientes á los bárbaros, i por el norte el camino hasta la cuesta de los Limones, he formado la plataforma ó cimientos para el fortín que deberá construirse, los cuales son de piedra en su mayor parte, cuyo material costoso ha sido preciso conducir á hombros desde el río de Toro hasta la altura en que se halla colocada la obra, en la cual está hecho lo principal, pues el parapeto i las habitaciones para el jefe, oficiales, tropa i almacenes es un trabajo de menos importancia. A las inmediaciones del pueblo i fuerte referido se ha hecho roces de extensión considerable, en los cuales han sembrado los colonos europeos i algunos hijos del país chacras de arroz, frejoles, maiz, yuca

i otros artículos con los que será menos costosa la vida de los que forman la expedición, facilitando así el desarrollo i progreso de ese pueblo, i la economía que el gobierno reportará con la adquisición de víveres frescos i abundantes, que sin los gastos de traslación habrán de comprarse á ínfimos precios.

He creído llenar un deber sagrado protegiendo abiertamente con brazos, semillas, herramientas i otros recursos á todos los que se han contraído al cultivo de las tierras, porque en ello no he hecho más que secundar la política paternal que el supremo gobierno ha desplegado en toda la extensión de la República, ora enjugando con mano generosa las lágrimas de los desgraciados del sur, ora atendiendo con solícito empeño á las casas de misericordia i de instrucción pública, ora protegiendo las ciencias, las artes, la industria i el comercio, ora, en fin, realizando las obras titánicas de atravesar los Andes con los caminos de fierro que por todas partes se hallan en construcción; por eso he protegido la agricultura en esta pequeña parte, para que alentados por las ganancias que de ello reporten los agricultores se estimulen otros i se desarrolle así el amor al trabajo de los campos, fuente inagotable de moralidad para los pueblos i de riqueza i poder para los gobiernos.

Otra consideración igualmente importante me decidió á ceder en este asunto á los impulsos de mi corazón, i es la de que para realizar el sublime pensamiento de unir los mares por el interior, valiéndonos de nuestros ríos navegables, (pensamiento que hace 22 años estoi estudiando el modo de realizar) entrando en distintas épocas á la montaña i solicitando del gobierno los medios de ejecución, es indispensable formar pueblos i fuertes desde la parte civilizada hasta el puerto en el río que se quiera navegar, i como el mejor modo de formar esos pueblos es atraer los pobladores voluntariamente, ofreciéndoles una protección eficaz, he seguido sin vacilar la conducta requerida.

Plan de operaciones.

La posición del cerro de la Sal i el dominio de las cabeceras del río Perené, es el principal objeto i el término de esta penosísima campaña. La adquisición de las salinas nos da-

rá el predominio necesario para reducir á la civilización á las naciones bárbaras que habitan ese mundo desconocido, que atraviesan el rei de l os ríos i sus innumerables tributarios. Naciones que sumidas hoi en la ignorancia no son útiles ni á la humanidad ni á la República ni á ellas mismas. La reducción de esos habitantes se efectuará por el tráfico de los ríos, por el contacto con el hombre civilizado que acudirá de todas partes en demanda de un venturoso porvenir. Para conseguir tan importante objeto es preciso obedecer las prescripciones que la historia, la ciencia i el conocimiento de esos lugares aconsejan.

Ocupado el cerro de la Sal debe asegurarse la línea de comunicaciones con Tarma por Chanchamayo. protegiendo el desarrollo del pueblo de la Merced con el fuerte proyectado, i formar otras poblaciones, si fuese posible, i construir un puente en el cerro de la Sal para que al abrigo de él pueda formarse el puerto sobre la cabecera del río Perené. La guarnición de esa plaza no debe bajar de doscientos soldados de línea. Con esta guarnición, cuarenta que deben formar la del fuerte de la Merced i los cuarenta de San Ramón, hai la suficiente fuerza para aprovechar todas las ventajas adquiridas con estas conqvistas hasta que los caminos de fierro i la inmigración europea vengan á terminar esta importante tarea.

No solo he limitado mis trabajos á la apertura del camino, exploración de los bosques, fundación del pueblo i lo demás referido sino que he procurado inquirir todas las noticias de lo que pueda ser útil.

El aspecto geológico de estos lugares es de una forma aurífera bien pronunciada, terrenos de trasporte, con particular de cuarzo, se encuentran en todas direcciones mui especialmente en los ríos; por esto mandé practicar algunos ensayos i pronto quedó confirmada mi creencia, pues á poco trabajo conseguimos sacar algunas partículas de oro pequeñas pero de mui alta lei; estas partículas quedan en el fondo de la batea con algunos pequeños rubíes, riqueza nueva i no conocida hasta ahora en el país, i de lo cual habrá que esperar positiva ventaja á los que se dediquen á la extracción de estos minerales.

Treinta i tres ejemplares de maderas preciosas de ebanistería i construcción, han sido escojidas por creerse las

más aparentes por su belleza é importancia, desechando multitud que sería difícil conducir par su crecido número.

De este modo se ha invertido el dinero que el supremo gobierno ha puesto á mi disposición [i del que he dado cuenta por separado] abriendo un camino en país enteramente desconocido, con corte de piedra, puentes, calzada i otros trabajos de consideración, fundando un pueblo i protegiendo al agricultura. No se han consumido pues los caudales públicos en tempestuosas revueltas, relajando la disciplina del ejercito i destruyendo la moral de los pueblos.

Quiera la divina Providencia conservar la paz que disfrutamos i al parternal gobierno del que US. hace una importante parte, para que los pueblos del Perú convalezcan de los males causados por las revoluciones que desde la independencia nos han trabajado incesantemente, i puedan reaizarse todas las obras públicas que la actual administración ha tenido la gloria de decretar.

La Francia en la conquista de Argelia ha consumido grandes caudales i derramado mucha generosa sangre de sus hijos, ocupando en esta guerra lo mejor de su tropa i lo más escogido de sus generales. Los Estados Unidos de Norte América han hecho no pequeños sacrificios en la conquista del territorio ocupado por los bárbaros. Chile conserva en la Araucania sus más aguerridas tropas, i apesar de su poca riqueza gasta cuantiosa suma en esa conquista, i no son pocos los años que esas naciones ilustradas trabajan por adquirir el dominio definitivo de los países que conquistan.

La campaña de que doi cuenta se inició á fines de 1868 i se ha conseguido abrir un camino de cinco leguas, el cual facilitará todas las operaciones que más tarde deben ejecutarse para el estudio que los ingenieros practiquen ó para los fines que el supremo gobierno se propone.

La fuerza de ochenta guardias nacionales i diez artilleros que es el mayor número de que pude disponer, no es suficiente para campañas de este género porque no alcazan á cubrir las atenciones de ese servicio.

Si el supremo gobierno se decidiese á destinar á la exploración de las montañas á todos los jefes i oficiales que se hallan sin colocación en el ejército i formase de ellos colonias militares en ese feracísimo territorio, se conseguirán in-

finitas ventajas, pues además que todos podían hacerse agricultores bien acomodados aumentando la riqueza pública con las fortunas que adquieran con su trabajo; las revoluciones no encontrarían prosélitos, porque no hai quien se lance á la revuelta teniendo como llenar sus necesidades cómodamente, (salvo mui raras excepciones). La falta de recursos para la vida hace que el hombre se desespere i busque un porvenir en la guerra civil.

Los militares fuera del servicio con pensión ó sin ella, no se ocupan de buscar los medios de hacer fortuna ó porque carecen de recursos i conocimientos especiales, ó por el deseo de volver á ingresar al ejército. Estos brazos hacen notable falta á la agricultura i á la industria; este crecido número de ciudadanos sanos i robustos consumen i no producen; i están expuestos á ser arrastrados á las filas del primer revolucionario que los llame ó los acepte. Este peligro que una amarga experiencia nos ha enseñado á conocer, desaparecerá casi por completo el día en que todos los militares excedentes estén distribuídos en las montañas del Perú, excepto los ancianos, los inválidos i los enfermos, pues sólo á estos debe concedérseles el derecho de ganar su sueldo sin trabajar. Si el supremo gobierno se sirviese aceptar esta idea, la deseada reforma militar sería la consecuencia lógica de ella i esta reforma sería la más económica i de mejores resultados para el país. Dejo al ilustrado criterio de US. todas las razones políticas, económicas i sociales que deben servir de apoyo á este pensamiento.

Antes de concluir este informe, me permitiré en justicia manifestar á US. el celo i actividad de las autoridades del departamento de Junín en secundar las miras del supremo gobierno llenando los pedidos con la oportunidad que les permitiera las circunstancias.

También creo de mi deber recomendar á US. los servicios prestados por el teniente don Hilario Guerra, el cual fué dado de baja por carecer de despachos cuando se hallaba trabajando en la montaña con el mayor entusiasmo sufriendo este oficial el más amargo desengaño.

Todos han hecho de su parte cuanto ha estado á su alcance para desempeñar las comisiones de riesgo i peligro que se les ha encomendado, sufriendo con la mayor resignación las más arduas privaciones i los rigores de un clima fuerte

sin esperar recompensa alguna; i si la munificencia del supremo gobierno quisiera recompensarlas sería este un acto de estricta justicia.

Lima, marzo 25 de 1870.

S. C. M.

José Manuel Pereira. (1)

1869

Exploración del pongo de Manseriche por el comandante del vapor "Napo", teniente 1.° don Manuel M. Carvajal (2) i el ingeniero don Arturo Wertheman.

OFICIO DEL PREFECTO DE LORETO AL COMANDANTE CARVAJAL PIDIÉNDOLE INFORME SOBRE LOS RESULTADOS DE SU EXPEDICIÓN.

Prefectura
del
Departamento de Loreto.

Iquitos, octubre 30 de 1869.

Al comandante del vapor explorador *Napo.*

Debiendo informar minuciosamente al supremo gobierno del resultado i pormenores de la exploración del Pongo de Manseriche, en cuya comisióh ha figurado U. de comandante del expresado, que con hábil destreza ha sabido sacarlo de inminentes i repetidos riesgos; se servirá U. en la parte que le respecta comunicar á esta prefectura todos los datos i circunstancias que hayan tenido lugar durante la exploración, relativamente á la navegación.

Al prefecto que suscribe, le constan todos los aconteci-

(1).—Boletín oficial del gobierno—Año 1870—Semestre 1°.—Página 620.
(2).— Hoi contralmirante de la armada nacional.

mientos i pormenores del viaje por haberlos presenciado; sin embargo ha creído prudente recibir de U. la descripción de los hechos acaecidos tanto por vigorizar su autenticidad con la aseveración de U. cuanto porque refiriéndose ellos á asuntos de su profesión, mejor que nadie los expresará prolija i circunstanciadamente. También se servirá U. pasar á la prefectura la relación acerca de la conducta que han observado los soldados i marineros que componen la dotación del buque de su mando para los fines consiguientes.

Dios guarde á U.

J. Lino Olaria.

Es copia exacta.

Iquitos, noviembre 12 de de 1869.

José Rosa Arévalo Herrera. (1)
Secretario.

INFORME DEL COMANDANTE CARVAJAL.

Comandancia
del vapor explorador
"Napo"

Al ancla, Iquitos, noviembre 1º de 1869.

Senor coronel prefecto del departamento de Loreto.

S. C. P.

Me es honroso cumpliendo con la orden de US. fecha 30 del próximo pasado, participarle los pormenores relativos á la exploración practicada al Alto Marañón bajo sus órdenes.

El 4 del pasado á las 3 h. 30 m. p. m., zarpamos de este puerto i navegando de surcada entramos al río Huallaga el 10 á las 5 h. p. m., el que surcamos hasta el 12 á las 4 h. p. m. que dimos fondo en el en el puerto de Yurimaguas. En este viaje nos detuvimos una hora en la boca del Ucayali para que el ingeniero señor Wertheman, tomase las observa-

(1) Boletín oficial del gobierno. Año 870.—Semestre 1º—Página 108.

ciones de ancho, fondo i velocidad de la corriente en la confluencia.

El 18 salimos, i bajando el Huallaga entramos al Marañón el 20 á la 1 a. 30 m. p. m.

De todo lo navegado hasta aquí; no daré á US. detalles, pues es la parte del río en que frecuentan diariamente los vapores sin tener inconveniente en su marcha, ni dificultades que vencer ni riesgos que correr.

La parte del Marañón, arriba del río Huallaga, ha sido explorado dos veces por el vapor *Morona*, primero hasta el puerto de Limón i después por este buque hasta la isla de Nacacullaga, de modo que hasta este último punto me refiero al parte de dicha exploración pasado por el capitán de corbeta don Mariano A. Vargas (1), que es exacto; agregando lo mismo que he dicho respecto al viaje de Iquitos á Yurimaguas, esto es, que la navegación no presenta embarazo de ninguna clase.

La verdadera exploración, esto es, la que se ha verificado por primera vez á vapor, empieza pues de la isla de Nacacullaga sesenta millas abajo del pongo de Manseriche i desde este punto han empezado mis observaciones, que aunque no tan minuciosas que con ellas pudiese formar un exacto plano de de esta parte del río, al menos daré una idea exacta de las velocidades de las corrientes en los distintos caños i de la cantidad de fondo, siendo esto suficiente para fijar una cabal opinión sobre la parte navegable del Alto Marañón.

US. que ha presenciado este trabajo hecho en el pequeño tiempo de tres días, sin interrumpir por esto la navegación, conoce lo puntual de los datos que voi á relacionar i por ellos se podrá emitir una opinión de conciencia.

El 25 de octubre á las 6 h. a. m., estábamos frente á la isla de Nacacullaga, en cuyo punto el gran caudal de aguas del Marañón se reparte dejando más de veinte islas de regulares dimensiones; pasando por vueltas tortuosas mui forzadas i tomando en algunos caños una dimensión perpendicular á la primitiva del río. La corriente del caño madre que es el que recibe mayor cantidad de agua, aumenta en velocidad, siendo los otros caños en que casi no se nota corriente, innavegables por su poco fondo.

---

(1) Véase dicho parte en la página 356.

Tal es la vuelta forzada con corriente de siete millas que rodea la isla nombrada, pero la longitud del caño ó la distancia en que se experimenta la fuerte corriente, no es mayor de ⅓ de milla, de modo que con mui poca dificultad se puede vencer i pasar á otro caño cuya corriente es insensible. El fondo del río en dicho caño es de tres brazas constantes. A las 7 h. 10 m. pasamos por la boca del caño que conduce al arruinado pueblo de Santa Teresa; á las 11 h. 30 m. encontré otra vuelta forzada llamada Calentura, cuya corriente tiene también siete millas de velocidad, siendo el fondo variable de dos á tres brazas. La extensión de esta vuelta no pasa de 1/10 de milla, con más que sólo es forzada por la punta de una isla que sale al medio del río. De la isla de Nacacullaga aquí se encuentra un canal ancho con poca corriente i cuatro brazas en un menor fondo.

Salvamos el paso de Calentura con la misma facilidad que el anterior, i continuamos navegando sin obstáculo ni corriente mui sensible en una canal de bastante cantidad de agua hasta las 3 h. 30 m., que por la falta de leña dimos fondo en la isla Paico i procedimos á cortarla.

El 26 á las 10 h. 55 m. a. m. zarpamos, continuando nuestro viaje siempre con la misma facilidad i los cerros á á corta distancia. A las 12 h. entramos en una encañada, desde donde terminan las islas reuniéndose en ella todo el caudal de aguas del Marañón; la corriente es de cuatro millas i el fondo constante de siete brazas. El ancho del río es de 300 metros i las márgenes altas con abundante vegetación. Continuamos navegando en esta encañada hasta la 1 h. 45 m. que llegamos al que fué pueblo de Borja, donde existen sólo dos ranchos en la orilla, que pertenecieron á las víctimas de los jívaros. Accediendo US. á mi consulta sobre continuar el viaje para aprovechar de la poca cantidad de leña seca que me quedaba, seguimos surcando i á *1 h. 50 m. p. m., entramos al pongo de Manseriche, cuyo ancho en este punto es de 50 metros i va disminuyendo hasta el de 30.* Este canal abierto por las aguas es un corte perfecto dado al ramal de la cordillera á una profundidad de 600 metros, la corriente aumenta desde seis hasta doce millas á medida que avanza; pero esta velocidad resulta mayor por la reacción cuando en las vueltas forzadas i puntas salientes de pe-

ña viva choca i tiene que variar de dirección; lo mismo que dá lugar á fuertes remolinos.

El medio del Pongo, esto es, el punto en que se nota más elevación en estas paredes de piedra que casi se unen en su parte superior, es, si no el paso más difícil, el más peligroso; en este punto no hai más que veinte metros de ancho, un fuerte remolino i dos impetuosos descargos de corrientes paralelas en sentido i opuestas en dirección. Continuamos sobre este punto, que al parecer es el fin del río, pues proyectada una banda sobre la otra no descubre salida, i al llegar á la primera punta sufrimos una fuerte desviación en el rumbo que se pudo enmendar merced al poder de la máquina i fuerza del timón; más al llegar á la segunda punta esta desviación en sentido contrario fué invencible i atravesándose el buque á la corriente, fué á recostar sobre las puntas de piedra. Desde el momento que ví que no obedecía al gobierno mandé parar la máquina i á la gente, al tambor, á fin de evitar en parte la fuerza del choque; puntualmente obedecida mi orden en tal situación, en que la corriente arrojaba al buque sobre las puntas, no podía hacer uso de la máquina, por la posición de travez en que se encontraba i la estrechez que no dada lugar á maniobra de ninguna clase. Al recostar, las puntas penetraron en el fondo habriendo dos agujeros en la 2ª sección i uno en la 4ª al mismo tiempo que la parte alta hacía pedazos el camarote del tambor de babor. Mediante el esfuerzo de la gente se logró separar un poco la proa de la dirección de las puntas i en este momento dí orden al maquinista para que anduviese adelante con el máximo de fuerza posible con lo que logramos vencer este difícil i peligroso paso; pero como al mismo tiempo recibiese parte de estar llenándose el buque de agua, me acerqué al cerro i en aquella parte en que la inclinación de él, permite fondear, largué mis dos anclas con las que no se pudo aguantar la fuerza de la corriente; mandé entonces que saltase un hombre á la orilla, que sólo distaba una braza, con una espía i tuve satisfacción al ver que el marinero Nicolás Aremoya, cumpliendo en el momento mi orden se arrojó al agua con ella en la boca, tomó á nado la orilla i la amarró; esto nos aguantó sirviendo de ayuda á las anclas. Este infiel que encontramos arriba de la isla del Cedro en completo estado de embriaguez, acompañado de un tamborcito i una flauta,

nos llamó con demasiada exigencia i tan luego que llegamos á él manifestó su decisión de servir en el buque por dos años. Se le admitió con la desconfianza de que nos abandonase en San Antonio luego que saliese de su letargo, pero ha sido lo contrario, pues no sólo en este lance sino en el servicio del buque se ha presentado siempre el primero, lleno de satisfacción i ha trabajado con incansable tesón.

Al indicar á US. la piedra, llamada Mal paso, un poco más arriba de este lugar, á fin de recibir las órdenes que US. determinase sobre adelantar ó regresar, recibí la de *avanzar si me hallaba con valor.* Inmediatamente procedí á levar i dirigiéndome al canal que deja la piedra en la margen derecha mandé dar á la máquina toda la fuerza. Poco antes de que la proa llegase á su altura un golpe de corriente hizo dar al buque una virada completa; felizmente empieza el río á ensancharse, así es que tuve espacio donde virar insistiendo en el paso, con igual resultado. Mas interpretando en las palabras de US. que era preciso avanzar, intenté nuevamente forzando la máquina i vencimos el paso; la canción nacional cantada por US. i los demás exploradores, fué la manifestación más pura del patriotismo.

Una milla más arriba, apesar de ser más ancho el río, la corriente tiene doce millas de velocidad i no pudo avanzarse; eran las 4 p. m., i por la obscuridad que se experimentaba en esta profunda quebrada parecía ser las 6, felizmente encontramos una playa al pié de una quebradita i dimos fondo pasando inmediatamente á reparar las averías. Intertanto, acompañado por el ingeniero de la comisión don Arturo Wertheman i por el primer ingeniero del buque, fuí á reconocer el paso de adelante, i después de una prolija observacíón, opinó el señor Wertheman que este buque no podía pasar, agregando que quizá un vapor *ad-hoc* vencería; pedí la opinión al ingeniero del buque i contestó que creía que ni este buque ni ningún otro podía ir más adelante. Deseando que estas opiniones que estaban de acuerdo con la mía no quedasen en reserva, tanto para ilustrar á US. más minuciosamente, cuanto porque deseo tener un comprobante que me justifique cuando un vapor de buenas condiciones pase quizá más adelante, pedí á US. que el señor Wertheman manifestase su opinión por escrito.

A las 6 h. se hizo formar la gente i US. les ordenó reco-

nociesen este puerto con el nombre de Carvajal, solemnizándose el acto con un tiro de cañón, seguidamente se hizo otro en memoria de S. E. el presidente de la república i un tercero por el feliz éxito de US. La noche se pasó sin novedad, el río creció cuatro pies i cubrió el pedrón.

El 27 á las 7. h. a. m. i después de colocar algunas cruces i una botella lacrada dentro de la cual se puso la relación de los exploradoradores, zarpamos. El mal paso que en la subida ejercía una fuerte repulsión, en la bajada obraba en sentido contrario: durante 15 minutos hemos estado aproados á la piedra dando atrás para lograr salir de su dirección i al fin con el pequeño auxilio del timón, conseguimos trasladarnos de costado para poner la proa en dirección al canal en cuyo momento con toda la fuerza de la máquina conseguimos que el timón contribuyese á los movimientos de orzada i arribada bajando con un andar de quince millas i viéndonos dirigidos ya sobre los peñones, ya en un remolino en que se sentía un balance bien extraño, ya últimamente embarcando agua por la proa al doblar una de las puntas próximas á la salida. De este modo llegamos á Borja á las 8 a. m.

A las 3 h. 30 m. salimos nuevamente i hemos llegado sin que ocurra novedad á este puerto el 30 á las 7 h p. m.

En esta bajada no ha dejado de funcionar la bomba, pues he observado que aumenta la cantidad de agua que el buque hace por ahora, de modo que, espero que US. pida á la comandancia general acuda prontamente á la refección del buque en la que no se empleará más de diez días.

Como US. lo ha visto desde el puerto de Tabatinga, frontera brasilera, hasta el de Borja la navegación es segura, cómoda i de importante resultado, no sólo por este buque, sino por un vapor de los grandes que con seguridad podrá ¡r hasta ese punto nueve meses del año i el resto hasta el paso de Calentura; pero me inclino á creer que todo el año es posible la navegación, pues la corriente arrastra el cascajo de la punta de dicho paso i aumenta el fondo del canal. Pero poniendo por supuesto que sólo fuese posible la navegación durante nueve meses, en los tres restantes pueden hacer la carrera los vapores pequeños desde el punto á donde llegue el grande.

Borja, el puerto que el Perú tiene en el océano Atlántico,

sólo dista de Jaén cuatro días i éste de Lambayeque tres, de donde ya se toma el océano Pacífico. Se halla situado en terreno plano, bastante extenso i sin riesgo de innundación; el temperamento que allí se goza es delicioso sin que haya plaga de ningún género. Es el verdadero punto para la comunicación con los departamentos de Amazonas, Piura i Cajamarca.

De Iquitos á Borja emplea un vapor de los grandes, cuatro días á lo sumo i sin que haya obstáculo que lo detenga; mejor sería pues que se dedicasen á navegar sólo en el Marañón, dejando á los chicos la carrera del Huallaga. Por otra parte, el tráfico de los vapores en el Alto Marañón ahuyentará los salvajes i protejerá á los que se ocupen en lavar el oro de las playas, los que en la actualidad han abandonado este negocio por el riesgo que en él corría su vida.

El paso del pongo de Manseriche que hemos superado, no es ni será nunca una vía, cómoda i segura, pues aún en el caso de ser vapor de suficiente fuerza de máquina i buen gobierno, tendrá siempre un paso forzado en que correrá peligro. La piedra que según opinión general es el único obstáculo para la navegación á vapor, es el menor de los que hemos encontrado en todo el pongo, de modo que haciéndola volar no sólo no se llenaría el fin de facilitar la navegación sino que se la entorpecería llenando de pedrones el resto del canal que felizmente es limpio. Para que este paso sea franco hai que dar á todo el cerro un corte de arriba abajo á fin de destruir las puntas que estorban el curso de las aguas i esta operación además de ser casi imposible, tiene que verificarse llenando de piedras el canal actual, lo que estorbaría hasta el paso de las canoas. No basta que una canoa salve el pongo para decir que lo puede hacer un vapor, pues aquella que va siempre por la orilla de piedra á piedra, no tiene que vencer la fuerza de la corriente del medio como la vence un vapor, no podría hacerlo; pues no hai canoa que surque sobre siete millas de corriente.

De todo lo dicho, se deduce, que por ahora puede abandonarse toda pretensión sobre el Pongo i levantar las ruinas de la ciudad de Borja que dará por lo menos una nueva vía de comunicación con la capital fuera de las ventajas que sacará el país al reconquitar esta vasta i rica porción del territorio abandonado en manos de los salvajes.

No terminaré esta sin recomendar á US. la serenidad y pericia con que el teniente 2º don José Benito Pitot i el 3º ingeniero Jhon M. Smales se manejaron en el peligroso paso del Pongo; así como la tripulación i guarnición que trabajaron con ardor i entusiasmo. Respecto á los oficiales que componen la comisión exploradora, US. á cuyo lado se hallaban habrá notado como yo la serenidad con que se han portado en el momento del peligro.

Dios guarde á US., señor coronel Prefecto.

Manuel M. Carvajal. [1]

OFICIO DEL PREFECTO DE LORETO AL INGENIERO WERTHEMAN PIDIÉNDOLE PRESENTE SU INFORME.

República Peruana
—
Prefectura
del
Departamento de Loreto
—

Iquitos, octubre 30 de 1869.

Al ingeniero de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, D. Arturo Wertheman.

Deseando dar un parte circunstanciado al Supremo Gobierno del resultado de la exploración del Pongo de "Manseriche" en cuya comisión de su propósito, figura U. como Ingeniero; se servirá U. pasar á esta Prefectura todos los datos científicos que relativamente á su profesión haya adquirido durante la exploración; como así mismo las dificultades i riesgos que ha atravseado dicha comisión, que me honro de presidir. También se dignará informar á cerca del restablecimiento de la antigua ciudad arruinada de Borja, sobre

---

(1) Boletín oficial del gobierno—Año 1870 - Semestre 1º.—Página 109.

si el lugar que ella ocupó es adecuado para fundarse allí la nueva i el sitio donde debe establecerse la fortaleza.

Dios guarde á Ud.

Jose Lino Olaria.

Es copia exacta.—Iquitos, noviembre 12 de 1869.

José Rosa Arévalo Herrera, (1)
Secretario.

INFORME DEL INGENIERO WERTHEMAN

Iquitos, noviembre 11 de 1869.

Señor Coronel Prefectos del Departamento de Loreto.

Señor Coronel Prefecto.

Consecuente con el oficio de US. fecha 30 de octubre próximo pasado, paso á informar.

El día 4 de octubre del presente año, zarpó de este puerto el vapor "Napo" llevando á su bordo la Comisión exploradora, á la cual tenía el honor de ser agregado, por orden del señor Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, en calidad de Ingeniero Civil, para reconocer las regiones del Alto Marañón i en particular si el Pongo de Manseriche ofrecía obstáculos invencibles á la navegacion. En fin, escoger el lugar para la fundación de una estación cerca del Pongo de Manseriche, que sea suceptible de ser protegida contra los asaltos de los infieles i formar alli el núcleo de una nueva población i centro de la futura inmigración, que sería al mismo tiempo el punto de partida de la vía de comunicación trasandina.

La distancia que reune la antigua ciudad de Borja al punto más próximo de la costa, es de setenta leguas en la direccción S. W., siendo colocada dicha población en 77° 30′ W. of Greenwich i 4° 24′ al S.—Eten está en 79° 54′ W. i 6°

---

[1] Boletín oficial del gobierno—Año 1870—Semestre 1°.—Página 113.

55' al S.—Estudios minuciosos de la configuración de la cordillera, combinados con el de los intereses generales, determinará la dirección que debe seguir ese camino.

Desde Iquitos hasta el puerto de Borja, no sufre la navegación ningún obstáculo por buques de un metro de calado en la presente estación i el menor fondo que hemos encontrado, ha sido en el paso de las islas "Nacacullaga" i "Vacas" que medía en la madre una i media braza. Fundo esta opinión en el hecho de estar las márgenes mui bajas; en la creciente se se extiende el agua sin elevar mucho su nivel.

Los obstáculos solo se encontraron en el mismo pongo de Maseriche, i son tan grandes que en mi opinión hacen imposible toda navegación al través de él, ni dejan esperanza de poderse remover aún con enormes gastos.—Solo el entusiasmo i patriotismo han podido vencer las dificultades de tan peligrosos pasos.

Siguiendo el plano que tengo el honor de poner bajo su vista, US. comprenderá la fuerza de la corriente del río por ser encajonado entre enormes peñascos, que en varias partes no distan más de 50 metros i podrá US. apreciar la violencia de los remolinos i las dificultades de las maniobras; sobre todo fijándose en la poca apariencia del vapor "Napo" para semejante empresa.

He deducido por observaciones que la diferencia del nivel del Marañón cerca de la peña i en Borja está como de 28 piés, esto es, en dos millas de distancia, bastante para hacer el tránsito sumamente dificultoso.

La peña se encontraba el 27 de octubre á 1m 40cent. sobre el nivel del agua; en la creciente mayor, por indicaciones sobre las orillas, debe encontrarse esta peña á cinco metros debajo del agua. Vano sería creer que quitando este obstáculo disminuyeran los peligros. A quinientos metros más arriba de la peña, la corriente tiene tanta violencia que toda la fverza del vapor "Napo" no puede vencerla, agregándose á esto unas vueltas mui agudas que no se pudo ir más adelante, sin exponer el buque i la vida á segura pérdida.

Tengo la convicción que en la creciente nunca se logrará este paso, pero suponiendo que en la vaciante buques de dos proas, ruedas independientes i de mucha anchura i fuerza tuvieran la felicidad de pasar, sería eso un caso excepcional, sin utilidad real para el objeto que se propone el gobierno.

El lugar que propongo para la edificación de la nueva población, es la llanura que existe al pié de los cerros que forman el pongo. Esta llanura está rodeada por el agua de tres lados i de fácil defensa.

La ciudadela que debe defender la colonia, es situada al frente del único paso practicable para acercarse á la población i su construcción es facilitada por la abundancia de piedra calcárea i combustible que allí mismo existe. Su forma es un cuadrilátero defendido por cuatro cañones giratorios, montados en los ángulos sobresalientes i es rodeado por un foso. Al interior serán las oficinas, el cuartel i los almacenes del gobierno.

Lo que expongo en el presente informe es cuanto puedo decir en la firme convicción de haber cumplido con la comisión que se me ha confiado.

Dios guarde á US.

S. C. P.

A. Wertheman, ingeniero (1)

OFICIO DEL PREFECTO DE LORETO ELEVANDO LOS ANTERIORES INFORMES

Prefectura
del
Departamento de Loreto

Iquitos, noviembre 14 de 1869.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía i Obras públicas.

S. M.

Me cabe la honra de dar cuenta al Supremo Gobierno por el digno órgano de US. del feliz viaje de exploración que acaba de verificarse en el Alto Marañón i riesgoso paso del Pongo de Manseriche.

El 4 de octubre próximo pasado, salí de Iquitos á bordo del vapor "Napo" comandado por el teniente 1º de la arma-

(1) Boletín oficial del gobierno.—Año 1870.—semestre 1.º—Página 113.

da nacional don Manuel M. Carvajal i después de surcar el Amazonas, continué aguas arriba el Marañón, desde el 20 del mismo mes, reconociendo i visitando todos los lugares poblados que encontraba á una i otra margen del río i estudiando el mejor modo de aliviar la condición actual.

Los habitantes de todos esos puntos i mui especialmente de San Antonio i Barranca, me manifestaban la inseguridad en que vivían, expuestos á ser atacados á cada paso por los infieles que tenían ya destruídas más de diez poblaciones, i que hacía dos días habían sido visitados por cincuenta de ellos con pretexto de comercio: unos me demostraban las cicatrices que conservan del resultado de su heroica defensa; otros recordaban la pérdida de algún objeto querido que le había sido arrebatado por los infieles; i otros en fin lamentaban con dolor el haber visto perecer á su lado á sus padres, hermanos, amigos i parientes bajo la lanza devastadora de aquellos salvajes; pero sobre todos ellos derramé el consuelo de que el Supremo Gobierno había extendido á esos lugares su paternal autoridad i me había autorizado para hacer construir una fortaleza que pueda servir de amparo i protección á los habitantes que se dediquen á explotar las inmensas riquezas que abriga el seno de aquellas fértiles regiones; de lo que me demostraron quedar mui satisfechos, suplicándome con instancia, que cuanto antes pusiera en ejecución los deseos supremos. Así continué estudiando el plano topográfico que ocupan los pueblos destruídos, clima i otras circunstancias; habiendo encontrado en Limón, Santa Teresa i Borja, todo lo cómodo i apetecible para regenerarlos; pues aún existen en el primero plantaciones de algodón, paja bombonaje, plátano, yucas, sapallos, caña de azúcar i frutas de diferentes clases dentro del bosque: los terrenos son los mejores, elevados, secos i de imposible inundación; el temperamento fresco i sano, la abundancia de caza i pezca, la ninguna plaga que moleste i por último las ricas producciones vegetales que encierra, hacen de ese territorio un lugar delicioso é importante i es sensible que hasta hoi permanezca dominado por los salvajes, siendo como es tan fácil de poblarse por los atractivos que tiene.

En el pueblo de Limón, existen diez ranchos de Yarina en completo abandono, pues todos están cayéndose i según datos se sabe que hace poco han emigrado sus habitantes.

Mucho deseé encontrarme con aquellos salvajes, no en verdad por ejercer ningún rigor, sino para agazajarlos i estudiar el provecho que se podía sacar de ellos en bien del país i de la civilización, pero desgraciadamente no los ví, asegurándoseme, que como el río estaba en su llena, era la época en que permanecían remontados al otro lado del Pongo i que solo salían en la vaciante.

Hice también ensayos sobre la riqueza aurífera, aunque con mui pequeño resultado por estar las playas todas cubiertas de agua; pero es innegable, según se demuestra, la existencia de los lavaderos de oro.

Por último, S. M., los partes del comandante del buque i del ingeniero que originales acompaño á este oficio, así como acabarán de dar al Supremo Gobierno una idea exacta de esos lugares, del peligroso paso del Pongo de Manseriche que hemos atravezado i de la posible navegación del Marañón hasta Borja en toda estación aún por los vapores "Morona" i "Pastaza"; como así mismo del lugar designado para la fortaleza.

Réstame sólo recomendar á la consideración del Supremo Gobierno como un acto de extricta justicia al comandante del buque teniente primero de la armada don Manuel M. Carvajal, que debido á su inteligencia, serenidad i arrojo en el peligro, se ha salvado el buque i coronado una empresa que será de proficuos resultados para la nación, por lo que lo considero merecedor á que sea ascendido á la inmediata clase superior, en atención á que no solo en los campos de batalla se ejecutan hechos heroicos i se adquieren glorias, sino también en la realización de grandes empresas que redundan en bien del país.

Ror lo que toca al teniente segundo don José Benito Pitot i tercer maquinista Jhon M. Smales que han cooperado de una manera eficaz á la realización de la empresa; i finalmente á todos los que han hecho el viaje de exploración, cuya relación nominal acompaño, los dejo á la consideración suprema, pues todos han contribuído cual más cual menos á llevar á cabo tan importante empresa, manifestando serenidad i valor en los momentos del peligro.

Me sería sumamente satisfactorio, si la empresa que acabo de verificar i otras qus espero realizar, refluyeren en beneficio positivo de mi patria, para cuya consecución, no

he omitido ni omitiré sacrificio alguno aún cuando sea el de mi vida.

Ruego á US. se digne poner este parte i los documentos á que me refiero, en conocimiento de S. E. el presidente de la república.

Dios guarde á US.

S. M.

J. Lino Olaria. [1]

1869

Exploración de las montañas de Canchamayo por el ingeniero Nistrom.

Ingeniero en jefe de la exploración
á Chanchamayo

Lima, junio 1º de 1869.

Señor ministro de gobierno i obras públicas.

S. M.

Tengo el honor de presentar á S. E. un informe preliminar de la expedición á Chanchamayo que fué desbaratada repentinamente el 16 de mayo, en Nijandaris, sobre el río Perené, i que regresó al fuerte de San Ramón el 19 de dicho mes.

Las circunstancias que ocasionaron el rompimiento de la expedición fueron de tal naturaleza que consideré necesario el regresar á Lima á donde llegué el 30 del pasado, habiendo dejado en Chanchamayo todos los instrumentos, herramientas i víveres pertenecientes á la expedición, como también muchos de mis útiles particulares; siempre con la intención de regresar i cumplir con el objeto de mi empresa.

Desde que la expedición salió de esta capital el 8 de mar-

---

(1)—Boletín oficial del gobierno.—Año 1870.- Semestre 1.º—Página 115.

zo, he remitido á V. E. cinco comunicaciones, fechadas como sigue: de Tarma el 16 de marzo, del fuerte de San Ramón el 11 de abril i el 19 del mismo mes, de Nijandaris (campamento de San Francisco) el 25 de abril i el 5 de junio.

A más de estas cinco comunicaciones, me propongo, *primero*, dar un informe preliminar, explicando la condición de la expedición; *segundo*, un informe circunstanciado de materia científica é ilustraciones de objetos de interés, algunos de los cuales han sido fotografiados i otros necesitan dibujos originales. El segundo i pleno informe preferiría presentarlo á V. E. impreso.

Al llegar al fuerte de San Ramón, traté de comenzar á construir en el acto un puente sólido de madera, al través del río Chanchamayo, pero no pude conseguir peones para ese objeto. Entonces, me resolví á partir inmediatamente con mi expedición al interior.

El 15 de mayo, el correo que iba de Tarma salió del fuerte de San Ramón con una escolta de un oficial, cinco celadores i algunos chinos. La comitiva se separó como á una legua del fuerte, el oficial, que lo era el alférez don Luis Navarro, con dos celadores se adelantaron i después de haber atravesado la pampa del Carmer, fueron atacados por los chunchos. El modo como fueron acometidos i el número de los indios se cuenta de diversas maneras, de suerte que no me considero capaz, no habiendo estado presente, para dar una explicación exacta del encuentro, pero el alférez Navarro que se halló en el combate está ahora en Lima, i puede explicarlo por sí.

Por los diferentes informes que he recibido, creo que el ataque de los indios i la refriega con ellos fueron como sigue:

El bosquejo adjunto representa el campo de batalla.

Mientras que el oficial i los dos celadores bajaban por el camino tornillo, en la cuesta de San Bernardo, los chunchos los expiaban ocultos en el monte A, por espacio quizá de una hora, (el tiempo necesario para descender la cuesta i atravezar la pampa como dos millas), como los indios no veían sino un oficial á caballo i dos soldados á pié, consideraron su número i fuerza suficientes para atacar sin riesgo. Cuando el oficial i los dos celadores hubieron atravezado la pampa del Carmen i el puente B, fueron acometidos por los chunchos por las inmediaciones de A; los primeros, retroce-

dieron i repararon el puente mientras los indios los perseguían i les tiraban flechas. Los celadores aunque con muchas flechas en el cuerpo pasaron é hicieron retroceder á los chunchos hasta los bancos del río en el punto D, lugar en que se dió la gran batalla.

Se dice que los chunchos se formaron en batalla, colocando á los jóvenes al frente, i los mayores que eran los que mandaban, alcanzaban flechas á los verdaderos combatientes; parece que un indio viejo i grueso, era el jefe que mandaba las fuerzas.

Los celadores viéndose abrumados i vencidos, retrocedieron con precipitación hacia el campamento abandonado C, los chunchos los persiguieron, los alcanzaron i mataron un celador en el punto 1 i al otro en el 2 en la pampa del Carmen. El oficial se escapó hacia el camino tornillo.

Los chunchos le quitaron el fusil al celador 1 i se lo rompieron en la cabeza, después lo degollaron, le cortaron los brazos i las piernas, le desgranaron la dentadura i lo mutilaron del modo más espantoso. Al celador 2 no lo trataron enteramente tan mal, puede ser que por falta de tiempo, pero le habían cortado uno de los pulgares i desbaratado los dientes. Cada uno de los celadores tenía por lo menos veinte flechas clavadas en el cuerpo i causaron el mayor horror i espanto en el campamento de Nijandaris cuando fueron vistos. Mientras los chunchos consumaban sus últimas atrocidades en la pampa del Carmen, los tres celadores restantes i los chinos que bajaban en ese momento por el camino tornillo la cuesta de San Bernardo, vieron con horror pero sin temor lo que se cometía, se lanzaron al combate, comandados por el alférez don Luis Navarro, que fué al alcance de estos últimos. En este momento tres carpinteros i un herrero que habían salido de Nijandaris al medio día i á caballo, vinieron al galope en la dirección del puente B por el otro lado de la pampa del Carmen; los celadores i el oficial los creyeron al principio chunchos, pero pronto los reconocieron por sus vestidos, i los salvajes viéndose cercados por ambos lados, se retiraron al otro lado del río por el punto F. Uno de los chinos persiguió i batió á los chunchos hasta el río.

Cuando los carpinteros pasaban entre los puntos A i B, (lugar en que primero fueron atacados los dos celadores)

flechas les fueron asestadas, pero una sola dió contra la montura de uno de ellos. Los carpinteros encontraron al oficial i los celadores restantes al lado de los cadáveres de los héroes. Los chinos llevaban dos mulas cargadas con víveres, las descargaron i abandonando sus provisiones en el camino, volvieron á cargar sus animales con los dos cadáveres, i emprendieron la marcha para Nijandaris donde llegaron á las siete de la noche. Hai diferentes opiniones á cálculos acerca del numero de los chunchos que se precipitaron al combate; al principio se dijo que eran diez i seis, después se aumentó á treinta, i los carpinteros creen que pasaban de ciento si se incluyen los que estaban ocultos en el monte; pero sean cuantos fuesen, no se consideraron suficientes fuertes para atatar á los carpinteros, después de haber obtenido semejante victoria, ni se atrevieron á acometer ó la comitiva que poco después regresó atravesando el campo de batalla.

Según todo lo que he visto i he oído decir acerca de las hostilidades de los chunchos, no puedo considerarlas sino como insignificantes si se comparan con nuestros medios de defensa i nuestra civilización; pues son dichos indios tan cobardes, que aunque á una distancia que solo se les pueda distinguir por medio de un telescopio se les vé ocultos detrás de piedras i troncos de árboles.

El incidente citado, simplemente tuvo lugar porque tres individuos solos se encontraron entre los salvajes; si todos los de la comitiva que salieron del fuerte de San Ramón se hubiesen conservado juntos (nueve por todos), probablemente el encuentro no hubiera sido de tan funesta consecuencia, pues los chunchos no se habrían presentado en batalla contra tantas personas.

La llegada de la comitiva con los cadáveres de los celadores, causó el mayor espanto entre todos en el campamento.

Tuve alguna dificultad para conseguir bestias en Chanchamayo, i me ví forzado á comprar dos mulas i un caballo para nuestro viaje á Lima.

Programa para el fomento del progreso en Chanchamayo

El terreno cerca de la confluencia de los ríos Chancha-

mayo i Tulumayo, en el cual está situado el fuerte de San Ramón, está evidentemente predestinado á convertirse en una hermosa villa i posteriormente en una gran ciudad, por cuya razón es necesario construir un puente sobre el río Chanchamayo; i el lugar más aparente para su colocación es junto al fuerte, como se demuestra por la fotografía adjunta.

El puente que actualmente cruza este rio, está situado como una milla más arriba del fuerte, i es de tan pésima construcción que es sumamente peligroso el pasar por él, i probablemente será pronto completamente inútil, no solo por su debilidad, sino que las próximas avenidas destruirán los estribos, los cuales están tan mal hechos que las mulas apenas pueden pasar por ellos sin gran riesgo de romperse las piernas al resbalarse en la tierra suelta que cubre la obra de madera. Un puente nuevo es indispensable i puede colocarse ventajosamente.

Puentes colgantes como el que hoi atraviesa el río Chanchamayo, son mui comunes en aquellas partes del Perú, en donde se puede conseguir madera; son construídos generalmente sin tener en cuenta la ciencia del ingeniero, i no pueden prestar comodidad ni seguridad á los que pasan. No hai necesidad de hacer esta clase de puentes colgantes, en los lugares en que hai maderas excelentes, como las hai en el fuerte de San Ramón, á donde se puede construir un puente sólido i firme, con el mismo gasto que el de aquel aparato bárbaro que actualmente cruza el río Chanchamayo. La fotografía adjunta, representa el puente que en el día existe sobre el Chanchamayo.

El camino del fuerte de San Ramón al interior, debe seguir el curso de las aguas del río Perené, en cuyas márgenes se encuentran mayormente pampas, i es fácil volar con pólvora los pocos peñascos que hai.

La distancia del fuerte de San Ramón por el río Perené á Nijandaris, es sólo de dos leguas i cuarto, mientras que por el camino tornillo recién construído, la distancia es de más de cinco leguas.

El actual camino que va serpenteando por encima de los cerros i por las quebradas, es tan malo que los arrieros no se permiten cargar á sus mulas con más de seis arrobas, por cuyo flete cobran tres soles, desde el fuerte de San Ramón hasta Nijandaris, mientras que con un buen camino carrete-

ro á nivel del río, que se podría construir por la misma cantidad de dinero que el que se ha gastado en el camino tornillo, una mula podría cargar diez i seis arrobas con más facilidad i por consiguiente el arriero se satisfaría con un flete mucho menor que el de tres soles.

El camino tornillo es impracticable para el uso del comercio, pues objetos pesados no pueden ser transportados por él, i cuando se establezca la navegación en el Perené, todas las mulas en el departamento de Junín no serían suficientes sobre tal camino. El primer artículo de importancia para transportar será madera de construcción, para lo cual se necesitarán carros. Estos han sido ya introducidos en Chanchamayo, pero no se pueden usar en el camino tornillo, ni mucho menos pasar por el puente.

Se ha notado en todo encuentro con los chunchos, que siempre prefieren esconderse en los bosques entre el camino i el río, probablemente con el objeto de tener una retirada asegurada atravesando el río si le fuere necesario, pues no creen que podemos perseguirlos cruzando la corriente; por consiguiente, si se construyese el camino al lado del río i se destruyese todo el monte entre el camino i el río, lo que con facilidad se puede hacer, entonces se harían menos perjudiciales los chunchos, pudiendo asegurar la comunicacion con el fuerte de San Ramón con una fuerza armada mucho menor que ahora.

El camino tornillo, como es tan largo, será siempre menos seguro i necesitará una fuerza mayor para defenderlo, pues es más conveniente para las hostilidades de los chunchos; si el camino hubiese seguido al lado del río al pié de la cuesta de San Bernardo i de la pampa del Carmen como se indica en la línea marcada con puntos en el dibujo de la página 15, es probable que los chunchos no se hubieran atrevido á un ataque tan osado como el que emprendieron contra el oficial i los dos celadores. Como algunos son más fuertes i pueden resistir mejor que otros las fatigas del camino tornillo, por el cual no podían avanzar los chinos ni las mulas cargadas, pues tenían que descansar á cada rato, éstos fueron dejados atrás con los tres celadores restantes; pero es probable que si la comisión que salió del fuerte de San Ramón el 15 de mayo con la balija, hubiese tomado un camino

sin cuestas i más corto, no habríamos tenido que lamentar la pérdida de dos hombres útiles.

El río Perené corre casi al norte del fuerte de San Ramón tiene el camino de tornillo al poniente, i los salvajes de mayor número se hallan al Este. Los chunchos pasan el río con mucha facilidad sea en balsas ó á nado, molestan i muchas veces atacan á cuanto transeunte pasa por el camino. La ranchería más poblada de los chunchos hoi, está al frente de Quimiri, á donde hai grandes pampas i hermosos campos en ambos lados del río. El modo más económico, pacífico i seguro de conquistar á estos salvajes, es construyendo un puente sobre el río, en frente de Quimiri. Es más probable que mientras se construyese el puente los chunchos se retirarían más al interior, i si algunos se quedasen tendrían que doblegarse á la civilización, sea cambiando artículos de utilidad doméstica, ó sucumbir cambiando flechas por bulas. Por mui salvajes que sean los chunchos, tengo que confesar que simpatizo mucho con los salvajes, i que no les haría más daño que el necesario para nuestra defensa. Invadimos su país, los arrojamos de sus hogares queridos que han fabricado i en los cuales se han criado trabajando sus contornos i cultivando las tierras hasta tener plantíos exóticos. Aunque tan salvajes en apariencia, creo que los chunchos se civilizarán con facilidad, como ha sucedido con los indios de los ríos Ucayali, Urubamba i algunos lugares del río Tambo, los que ahora veinte años eran tan salvajes como los que pueblan las márgenes del río Perené.

Ya los chunchos del Perené han hecho algunas demostraciones que se aproximan á la civilización. En una ocasión en la que trabajaban á la orilla opuesta del río, suplicaron por medio de las señales al capitán que mandaba nuestras fuerzas militares, que les permitiera trabajar sin ser molestados; el capitán accedió á sus deseos, i ellos continuaron sus labores con entera confianza.

Es fácil comprender, que tanto entre los salvajes como entre nosotros hai diferentes índoles, i como esos no tienen ni gobierno ni leyes que temer, los mal inclinados ejecutan ferozmente sus malos propósitos.

Se puede computar que el número de los chunchos entre el lado Este del fuerte i el río Paucartambo, es como de qui-

nientos, inclusos mujeres i niños, i entre éstos pueden haber hasta cien malvados.

Toda la América del Sur estuvo en una época poblada solo por indios salvajes; pero donde puso el pié la civilización, estos fueron luego civilizados. Creo que es innecesario, imprudente i aún inhumano, el que el Gobierno mande con precipitación grandes fuerzas á conquistar por la fuerza esos pobres indios, pues semejerante acto quedaría impreso en la mente rencorosa del indio por generaciones, i pudiera suceder que tarde ó temprano la Nación sufriese las consecuencias.

Para tener un buen resultado, es preciso emplear con economía el capital que el Gobierno crea conveniente invertir en Chanchamayo, i precisa siempre proceder con juicio en vista del futuro comercio é industria: por cuyas razones yo propondría construir un puente de madera del fuerte de San Ramón al otro lado del río (véase la fotografía), i al mismo tiempo abrir un buen camino siguiendo las aguas hasta el río Paucartambo, que solo dista cuatro leguas cerca del fuerte. Tan pronto como se concluyese el puente en el fuerte de San Ramón, se empezaría el del río Perené en frente de Quimiri.

Para llevar á cabo esta obra, se necesitarán doscientos peones, tres carpinteros i un herrero; estos últimos se hallan en el fuerte de San Ramón, i los primeros pueden ser proporcionados por el Prefecto del Departamento. Cincuenta soldados serán suficientes para la defensa de la obra desde el puente hasta el río Paucartambo.

En caso que el Gobierno desease, mientras tanto, hacer continuar la expedición de Chanchamayo, se necesitarían como veinte soldados más, i la construcción de botes en Nijandaris podría emprenderse en el acto.

El objeto de esta expedición debería ser el de examinar la posibilidad de navegación de los ríos Perené i Tambo hasta el Ucayali, el señalar localidades adecuadas para embarcaderos de vapores, el hacer un mapa aproximado del río i el determinar geográficamente la posición de los puntos más importantes.

Sería bueno que el Gobierno invitase á capitalistas é inmigrantes, por medio de la prensa, para que tomasen terrenos en ambos lados del río desde el fuerte de San Ramón has-

ta el río Paucartambo, pues es un país mui hermoso i mui adecuado á la agricultura. Aquellos que hoi se valiesen de semejante oportunidad; harían buen negocio, pues en pocos años los terrenos serán allí mui valiosos.

Aunque ya he explicado en mi informe sobre el departamento del Cuzco, los inconvenientes de los caminos tornillos ó serpentinos, no se puede decir lo suficiente sobre el asunto, pues semejantes caminos atrasan el progreso de todo el país, i el Gobierno no solo debería abolirlos, sino impedir que se construya más de ellos á donde hai lugar para colocar planos al lado de los ríos.

Entre Tarma i el fuerte de San Ramón hai trece leguas de distancia, de éstas, hai casi cinco transitables por carros, á saber: cuatro leguas de Tarma-palca i casi una legua antes de llegar al fuerte; pero desde Palca hasta cerca de una legua del fuerte hai un camino tornillo de cerca de nueve leguas, que no puede ofrecer ninguna comodidad al comercio, mientras que siguiendo las márgenes del río, cuyas pampas se encuentran mui planas, la distancia no sería más que de tres leguas.

Después que se haya concluído el camino siguiendo el río entre el fuerte i el río Paucartambo; yo propondría corregir el que una Palca con el fuerte, i la consecuencia sería que se tendría un buen camino carretero entre Tarma i el río Paucartambo de menos de doce leguas. En este último lugar, es donde esperamos que comience la navegación del río Perené.

Es preciso, hayan ó no salvajes, que se construya un camino bueno á orillas del río i un puente de Quimiri á la otra banda para facilitar la colonización que evidentemente se internará pronto en esos países.

Creo que sería mucho mejor gastar dinero en esta obra útil, que no la misma cantidad de batallones de fuerzas militares i su manutención, i en la construcción de fuertes en esos lugares, lo que no creo necesario. Puede ser que se necesite un fuerte en el río Paucartambo cuando se concluya el camino á orillas del río.

Luego que se establezca la navegación por vapor en el río Perené, los chunchos no tardarán en doblegarse á la civilización, pues semejantes casos han sucedido en otras partes del mundo, i se harán cooperadores en el comercio i la industria.

He recogido una gran variedad de maderas, i me propongo hacer experimentos en ellas por lo que hace á su fortaleza, elasticidad, dureza i otras propiedades requeridas por la ciencia i las artes mecánicas. También tengo muchas observaciones astronómicas i metereológicas que hasta ahora no he tenido tiempo para reducir por cálculo, i que requieren estar debidamente arregladas en mi informe general; pero en caso de que el Supremo Gobierno tuviese á bien ordenarme que ejecute las órdenes sobre el río Perené, sería mejor que sin pérdida de tiempo me regrese á Chanchamayo, luego de haber hecho los preparativos necesarios, i postergar el informe general para lo futuro.

Dios guarde á V. E.

John W. Nistrom [1]
Ingeniero del Estado.

1869

Autorizando al jefe de la expedición á Chanchamayo, coronel Pereira, para contratar los artesanos necesarios para llevar á termino el descubrimiento de esas montañas.

Lima, junio 12 de 1869

Vista la necesidad que manifiesta el jefe de la expedición al Chanchamayo coronel Pereira, para contratar los artesanos relacionados en el anterior oficio, i que son necesarios para llevar á término el descubrimiento de esas montañas, se resuelve: que dicho jefe queda autorizado para celebrar las referidas contratas consultando siempre la mayor economía, remitiéndolas en consecuencia al Ministerio del ramo para su aprobación.

Comuníquese i publíquese.

Rúbrica de S. E. (2)

Ferreiros. (3) (4)

---

[1]—"El Peruano"—Junio 10 de 1869.—N°. 132

[2]—Coronel José Balta.

(3) DonManuel.

(4) Boletín oficial del gobierno.—Año 869.—Semestre 1°—Página 845.

1869

Itinerario del viaje practicado entre Tayabamba i el río Huallaga (1) por el teniente coronel, don Manuel E. Mori Ortiz.

Comisionado por el Supremo Gobierno por decreto de 23 de Junio del año próximo pasado para efectuar los trabajos preparatorios de un camino de herradura entre el pueblo de Tayabamba en la provincia de Pataz i las regiones del Huallaga, según proyecto presentado por mí i favorablemente acojido por el Congreso de 1868, partí del pueblo de Huancaspata bajando hasta cerca del riachuelo Alpayaco, se gira de O. á E., se mide un trayecto de una legua española, de allí al río Coyartuno con un mal puente, se sigue una senda llana hasta el río Cedro que se pasa por un inseguro i peligroso puente, se sigue á la orilla derecha del Anchiqui cuya corriente caudalosa sirve de línea divisoria en su curso de NE. á SO. entre las provincias de Pataz i Huamalíes dejando á su izquierda una larga cadena de cerros pertenecientes á Huacrachuco, la que sigue una marcha paralela con los de Huancaspata, por cuya falda escabrosa gira la vía de que me ocupo. Su difícil ascenso conduce haciendo un trayecto de una legua al punto denominado Cochacara, de donde faldeando en dicho ascenso i bajando se atraviesa una escabrosa vía cubierta de pantanos i desprovista de habitaciones hasta llegar despues de recorrer varias quebradas i la cuesta de Culebrita, á la fría cordillera Machangallga, la que mide una extensión de una legua de dificilísimo camino. Esta ruta conduce á la pampa de Machangallga, cuyo trayecto solo pue-

---

[1].—El río Huallaga que es el afluente meridional más importante que recibe el Marañón, nace media legua al norte del Cerro de Pasco, en las vertientes de Pucayacu. Tiene primero una dirección aproximada al norte hasta llegar á la ciudad de Huánuco, desviándose después al E., para volver nuevamente hacia el N. NO al pasar por Muña, dirección que conserva hasta el pueblo del Valle, donde ya sigue su curso constante al N. NE.—Este río cuya desemboeadnra se encuentra á los 5°06'20" de latitud sur i 75°34'52" de longitud O. Greenwich según el ingeniero don Arturo Wertheman, tiene por principales afluentes izquierdos el Monzón, el Malliz ó Uchiza, el Tocache, el Mixioll , el Apisoncho, el Huayabamba, el Mayo ó Moyobamba, el Cainarache, el Shanushi, el Paranapuras i el Aipena. Por la derecha no recibe el Huallaga sino un solo río que merezca ser tomado en consideración: el Chipurana, que desemboca algo abajo del pongo de Aguirre i que es navegable por pequeñas embarcaciones en casi todo su curso.

de vencer la constancia, contra el excesivo frío, los constantes i copiosos aguaceros i los peligrosos pantanos que ocultos bajo una seductora i engañosa vegetación, encierran la muerte en medio del silencio i de la soledad de aquellas regiones, cuya calma solo turban de tiempo en tiempo los fenómenos de la naturaleza en su bronco i aterrador concierto. En estos lugares se vé el viajero obligado á cada instante á emprender sus marchas á pié, haciendo llevar por el práctico su cabalgura para no ser sepultado en los innumerables atolladeros que los circundan, ó por lo menos para no perder su dirección. Así se llega á la izquierda del riachuelo de Rupa-choza, cuyo trayecto mide una legua, marchando por frías punas con una temperatura de 4 grados poco más ó ménos hasta la laguna de Machangallga, formada por la casi unión de las dos cadenas de cerros que dan paso á una cuesta pedregosa por donde se desprenden las aguas que bajan por el lado N. de las cordilleras de Machangallga i forman, por el S., las cinco lagunas de Cuschcupai, de la que toma su origen el río Cajas. Concluída esta cuesta se desciende por un terreno quebrado i pantanoso hasta tomar las faldas de la otra cadena de cerros de la derecha, cuyo trayecto mide una legua, cerca del sitio llamado Tambo del Inca; donde el viajero contempla atónito los vestigios de una civilización que caducó; monumentos consagrados á romerías de puro lujo quizá i amasados con el sudor i la sangre de la infeliz raza aborigen. Este camino que gira de N. O. á SE. va á confundirse por las elevadas cordilleras de Huamalíes con la vía de Tayabamba, midiendo una extensión de ocho leguas. La vía de que me vengo ocupando en su confluencia con el camino de Tayabamba sigue de SO. á NE. hasta llegar á la Cueva Blanca, subiendo una cuesta escabrosa i en cuya cima se pasa por la casi unión de las dos cadenas de cerros que vuelven á estrecharse. Se toma en su descenso, la falda de la cadena opuesta llamada el Desengaño, (en alusión quizá á una anécdota tradicional entre los naturales del país); dicha cadena gira de O. á E. i en la mitad de su ladera se mide una legua. Se sube una penosa cuesta, cortando dicha cadena de cerros i tomando la opuesta un rumbo completamente diverso; se desciende después por una pendiente hasta la laguna Chicaruna, que derrama sus aguas al río Mulatambo, que sigue una dirección de O. á

E. El camino sigue la dirección de estas aguas atravesándolas ocho ó diez veces, hasta la falda del cerro Güilachán, midiendo á la mitad de esta ladera, una legua. En seguida, en un ascenso por una penosa i riesgosa cuesta, que lleva el mismo nombre, se voltea el cerro siguiendo una terrible bajada, dominado en este trayecto el viajero por el vértigo que produce en su ánimo la profundidad i corriente del río; concluyendo al fin esta, se llega á la travesía del Quishuar que gira de NO. á SE. pasando varias quebradas i pantanos intransitables. Se toma la falda del alto de la Sata ascendiendo de O. á E. i después se desciende por una peligrosa i larga bajada hasta llegar á la quebrada del Pajonal, cuyo trayecto solo puede hacerse á pié i con gran riesgo de quedar sepultado en la multitud de pantanos que obstruyen la vía. Se sigue después la ladera opuesta cuyo rumbo es de N. NO. á S. SE.; se sube hasta la quebrada que allí se encuentra midiendo una legua de trayecto; después de algunos esfuerzos se llega al tambo donominado Mulatambo, poco transitado i en donde el viajero no encuentra el reposo á las fatigas de una penosa marcha.

De allí se marcha por una vía sinuosa de altos i bajos i faldeando cerros que rodean la vigorosa vejetación de la montaña, hasta llegar al Calvario, verdadero Gólgota en que se pone á dura prueba la tenaz perseverancia del expedicionario con los obstáculos que ofrecen á cada paso una naturaleza robusta é inculta. Hasta allí se mide el trayecto de una legua. Esta vía, siguiendo la cima de varios cerros muntuosos conduce al sitio denominado Ceja de la Montaña, i en seguida á la loma de la Perdiz, así llamada por la abundancia de estas aves; se sigue de S. á N siempre por la cima de cerros elevados hasta llegar, dejando á uno i otro lado, profundidades inmensas, á la loma de los Pozos, midiendo en este trayecto una legua. En seguida se toma la falda del cerro llamado Santa-Cruz girando de O. á E., i desde allí principia la Puerta del Monte, siendo la temperatura de la atmósfera de 16 grados poco más ó menos.

Aquí principia la memorable bajada de la Chonta, en la que no obstante de suponerse la existencia de un camino de herradura, tiene el viajero que caminar en cuatro piés, haciendo uso alternativamente del hacha, del machetón i de la barreta, ó imitar al mono i las sabandijas para pasar de un

arbol á otro, ó arrastrarse por el suelo hasta llegar á la mitad de este descenso, en que se encuentra milagrosamente una cueva en que pueda guarecerse el viajero, hasta cuyo punto se mide otra legua. Continuando esta vía se encuentra el caudaloso río denominado Playa, que corre de SO. á NE. i mide veinticinco varas de ancho, conteniendo en su pedragoso cauce un gran caudal de agua, que dificulta su paso, i sin un lugar aparente para la construcción de un puente, sino á costa de grandes dificultades. Siguiendo la dirección por las márgenes del citado río, por un terreno montuoso, pantanoso i en partes pedregoso, denominado Guachanya, se atraviesa las faldas del cerro llamada Sauche, inclinándose la vía de SE. á NO., teniendo el viajero necesidad de cuidar no solo el piso sino que emplear á cada instante el machetón para abrirse paso, asegurándose las más veces hasta de las raíces, para no precipitarse en sus profundos desfiladeros, hasta la mitad de los cuales se mide otra legua. Se sigue la misma ladera, i ascendiendo en dirección de NE. á SE. una larga distancia, se inclina el camino de S. á N. hasta tocar con el río Jalpai, que corriendo de SE. á NE. va á unirse al río Playa. Volviendo en seguida á subir, siguiendo la dirección de N. á S., la fatigosa cuesta Jalpai por una espesa montaña i un camino pantanoso i resbaloso se llega á la cima del cero de Santa-Cruz, de donde tomando una dirección de SO. á NO., pasando varias quebradas i arroyos se llega á la pampa de Mamag, donde se encuentra el camino de Huacrachuco, hasta donde se mide otra legua.

Después, se ladea la Viuda poco montuosa, hasta llegar al riachuelo del Fraile, por la pendiente llamada el Zancudo de donde pasando dicho riachuelo, se sube una fatigosa i riesgosa cuesta, por el monte i lado que la obstruye, la que con dirección de O. á E., conduce al viajero á la riesgosísima ladera del Zancudo. Las penosisímas fatigas que se pasan en este trecho desalienta al más atrevido viajero, i solo una excesiva fuerza de voluntad hacen superar tan rudo trabajo i tantas privaciones. Al terminar la ladera del Zancudito, se asciende una loma cuyo nombre callaré por indecoroso. Después comienza á bajarse por una pendiente la que lleva el mismo nombre impropio, siguiendo una dirección de O. á E. i en cuyo trayecto para economizar el camino prefiere el expedicionario dejarse rodar como piedra. Concluída esta,

que gira de SO. á NE. se sube otra cuesta tan escarpada, que es casi necesario ser izado por su difícil ascenso i se le domina la cuesta Resbaloza hasta la cual se mide otra legua. En seguida se pasa el riachuelo de la "Araña" i se atravieza la ladera del "Calabazo" hasta bajar el río Schileo que gira de Sur á Norte hasta unirse con el Playa. Pasado el primero se asciende la cuesta del "Pájaro" i tomando luego la montuosa ladera de la "Pava" hasta llegar al riachuelo de "Santa Rosa" marchando de O. á E. se llega á la cuesta del Calabacito, que tiene la misma dirección de O. á E. i hasta la cual se mide otra legua. Se principia en seguida la montuosa ladera denominada "Apenas" que sigue una dirección de SO. á NE. siendo la temperatura de 20°. El camino es cubierto de pantanos i surcado de arroyos. Se sigue por la ladera de "Buenavista" acercándose el camino á las márgenes del caudaloso río de la Playa, hasta llegar á la cueva "Arellano". De allí se marcha por la pampa de este nombre, hasta llegar al primer brazo del caudoloso río Grueso, mui correntoso i pedregoso el que hai que pasarlo á nado; á más de treinta varas se encuentra el otro brazo que mide una anchura de treinta varas con riberas que dificultan la colocación de un puente, corriendo ambos brazos de S. á N. i midiendo el trayecto hasta este punto otra legua. Aquí sigue el camino la dirección de SO. á NE. A poca distancia se encuentra el río denominado "Oso", bastante caudoloso, con cauce de piedra i corriente rápida i cuyo curso es de S. á N. Después se toma por la playa del río "Chamión" bajo una temperatura de 21° marchando de O. á E. Se sube la cuesta del "Caballito" montuosa, resbaloza que sigue una dirección de SO. á NE.; i de allí se toma la playa llamada "Machica", hasta donde mide el camino otra legua. Lugar es este en que el desaliento se apodera del viajero por los copiosos aguaceros i peligrosisímos pantanos de que está obstruído en su direción de O. á E. En seguida se pasa el río denominado "Culebra" bastante caudaloso fuertes corrientes i lecho de piedra, dr cuyas orillas se sube con dificultad una fatigosa cuesta que se dirije de O. á E. i que conduce en su descenso al peligroso río del "Metal" con malas i escarpadas riberas i cauce pedregoso, i el que hai que atravesar á nado. Aquí sube el calor hasta 22° hasta la pampa del Rosario á la que conduce una penosa cuesta cubierta de quebradas i

pantanos que hacen perder la dirección del camino i en que es de uso forzoso, el hacha i el machetón. Esta ruta conduce al Tambo Hoja de Lata siguiendo después á la quebrada del Cajero, hasta donde mide el camino otra legua. De aquí sigue el camino, las márgenes del río "Playa" inseguras i peligrosas, en seguida condnce á la pampa de los Pavos, pasando el río de la "Achira" que corre de S. á N. marchando de SO. á NE. Se principia la playa del "Cui" hasta llegar al Tambo de Paja siempre siguiendo las márgenes del caudaloso Playa por medio de alternativas bajadas i subidas, i en otras por angostas laderas que conducen á la loma del "Cocalito". Se marcha de SO. á NE. i atravezando multitud de quebradas se llega al río Schunte, de treinta varas de ancho, de cauce pedregoso, caudalosa corriente i ribera escarpada. En esta parte corre el río de SO. NE. i se mide otra legua á sus inmediaciones. La ruta conduce en seguida á la "Pampa del Ají" cubierta de una espesa vejetación, surcada de quebradas i pantanos que la hacen intrasitable; su dirección es de S. á N. i en sus límites se encuentra el río de este nombre el que contiene regular caudal de agua pero mui pedregoso i correntoso. Corre de SE. á NO. i el camino gira SO.á NE.; siempre por las orillas del río Playa, el que está lleno de precipicios é inconvenientes que hacen fatigosa i riesgosa la marcha, pues está mui expuesto el viajero á caer al río i particularmente en circunstancias en que se agotan las fuerzas, hasta llegar al tambito situado en la playa de dicho río en el que se mide otra legua i el calor sube á 23°.

De aquí se sigue por los precipicios del mismo río, muchas veces con el agua á la cintura, después se toma el monte real donde se encuentra algunas llanuras surcadas de quebradas i cubiertos de atolladeros que hacen tan difícil el paso, que hai necesidad de volver á tomar las orillas del mismo río por una larga distancia atravezando las mismas dificultades i riesgos anteriores, hasta que por último se sube á las faldas del "Pellejo" i al llegar se mide otra legua. Después de atravezarlas, subiendo bajando i faldeando se llega al río Guara ó Derrumbe, donde se mide otra legua. Se sigue por las fragosas pampas que conducen al caudaloso río Pushurungo, atravezando repetidos riachuelos i quebradas i al llegar se mide otra legua.

Pasado el caudoloso río que contiene una gran masa de

agua i que felizmente hestá dividido en cuatro brazos, siendo el primero casi impasable, [pues el agua llega al cuello] mui corriente i no hai por donde ponerle puente, á cada brazo en particular, é imposible á todos en general, pues ocupan un espacio de más de 190 varas, se sigue por las pampas que conducen al río Negro, surcadas de quebradas i cubierta de pantanos; este río contiene un regular caudal agua, no tiene sitio donde colocarle puente; á poca distancia despues de pasado, se mide otra legua cerca de la Cueva Chuncha, pocas cuadras antes del sitio donde se unen los caudalosos ríos Playa i Pushurungo que forman el Tocache. Siguiendo por una espesa montaña i á las márgenes del río, subiendo, bajando i atravesando varios riachuelos se pasa el río Remolino por cinco veces, i recorriendo una larga extensión del mismo río hasta el sitio denominado Piedra Grande, se mide otra legua. Al salir de allí se toman las orillas del Tocache, i se marcha una larga distancia atravesándolo diferentes veces por su ribera, hasta salir á las pampas del Palo Blanco, únicas que tienen menos agua que las anteriores. En seguida se principian las del Lombriz, poco fragosas, pero cubiertas de espesa vejetación, las que se prolongan hasta las del Calvario, de la misma calidad, midiendo pocas cuadras antes del tambo de este nombre, otra legua. De aquí se sigue hasta la plaza del pueblo de Tocache, á la cual se mide otra legua, á la Pólvora una más i de allí á las márgenes del caudaloso Huallaga se miden otros tres cuartos de legua, bajo una temperatura de 23 grados sobre cero.

Según el presente itinerario trazado en su más minuciosos detalles, fijando mojones ó puntos de demarcación, se mide de la plaza de Tayabamba al puerto de Tocache situado á las márgenes del río Huallaga por la ruta de Mulatambo, una extensión de 31 leguas i tres cuartos, i de la plaza de Huancaspata por la misma ruta, 28 leguas i tres cuartos.

Del puerto de Tocache al de Pisana hai una distancia media de seis leguas, cuya navegación se hace de bajada en dos horas, empleando por tierra dieciseis, i cuya subida se verifica por canoas ó balsas en doce.

Como el objeto propuesto por mí, al aceptar el honroso encargo que me confió el Supremo Gabierno, era escojitar la ruta más conveniente i economica á los intereses fiscales, me propuse buscar una vía que partiendo del pueblo de Taya-

bamba ó Huancaspata, condujera á las márgenes del Huallaga.

Mis exploraciones estériles sin el entusiasmo i cooperación de los hijos de la provincia de Pataz, me hicieron adoptar á petición unánime de esos pueblos el camino que siguiendo por la ruta de Ongón i Uteubamba, va hasta la plaza de Tayabamba como punto de partida al puerto de Pisana.

Saliendo del puerto de Pisana á las doce del día bajo una temperatura de 23 grados i medio sobre cero, se llega á la hollada del Mosquito, hasta la cual se mide una legua desde la orilla del Huallaga; i después de atravesar algunos pantanos i quebradas se llega á las extensas pampas del Cotomono, bastantes montuosas i con terrenos bastante feraces, cuyo límite marca otra legua. La ruta continúa luego por un terreno bastante quebrado hasta la pampa del Tingo, á que se llega después de pasar el río Blanco, i á cuya mitad se mide otra legua en su trayecto de E. á O. En seguida se pasa el río Llacuabamba bastante caudaloso i sin puente; subiendo en seguida la cuesta del mismo nombre hasta llegar á la población. De aquí dirigiéndose de NE. á SO. se pasa el caudaloso río Huacamayo por un puente demasiado largo, i cuyas oscilaciones á tan gran altura ocasionan vértigos al viajero, en su larga extensión de 23 varas. De allí se sube la cuesta de Pisana i á poca distancia en encuentra el pueblo de este nombre. De allí se toma la falda del cerro de San Francisco, marchando de N. NE. á S. SO.; i después se principia la falda del cerro Chicoplaya, i en cuya mitad se mide otra legua, marchando por las orillas del Huacamayo. En seguida se toma la ladera de la Chuncha i se pasa á las llanuras de Bellavista, donde existen las ruinas de la hacienda que á principios del presente siglo formó el R. P. Basadre, en un sitio delicioso por su temperatura, su posición topográfica i la fertilidad de sus terrenos, en que crece lozana i robusta una vejetación, que ofrece caprichosos i pintorescos panoramas. En seguida se principian las bajadas, cuestas i laderas del Huairuro, girando de E. á O.; i al principiar la primera se mide una legua. Se toma en seguida la cuesta del cerro de la Gorgoja, sitio montuoso i habitado por toda clase de animales silvestres, hasta llegar al sitio llamado el Crucero, donde concluye el Crestón i principian las pampas de Monte Oscuro, cubiertas de una vejetación tan robusta

que confirma su nombre. De allí se toma en seguida la ladera de los Pozos que sigue una dirección de E. á O., i á cuyo principio se mide otra legua. Concluída esta ladera, se sale al alto de la Maroma, siempre en la dirección de E. á O. formando en su descenso una escabrosa aunque seca, pendiente, á que se ha dado el mismo nombre; concluída la cual, se pasan dos quebradas llamadas la primera Maroma i la segunda Terrado, principiando en seguida una larga cuesta que conduce al lugar que lleva el mismo nombre de la última.

De allí sigue la vía al alto de la Palma, á que conduce una larga ladera que en su ascensó de E. á O. llega á la falda del cerro Calabazo, midiendo al pasar el arroyo del mismo nombre otra legua. En este lugar se encuentran habitaciones que hacen soportables las fatigas de una marcha penosa. Después se principian las subidas, bajadas i laderas del cerro i se desciende al hermoso sitio llamado Chorrillos, donde se ostenta una hermosa catarata que derrama sus cristalinas aguas de una altura de más de sesenta varas, formando con sus plateados hilos caprichosos i pintorescos cambiantes, i dislizándose silenciosas después su caida por praderas cubiertas de lozana i florida vejetación. En ese lugar, en que se ostenta toda la riqueza de la zona tropical, adquiere espansión el espíritu i eleva un himno de admiración i gratitud á la naturaleza, que presenta revestida de las más hermosas galas, una exhuberante i espléndida vejetación, á que añaden nùevos escantos el armonioso concierto de las aves, que en numerosas bandas de pintadas plumas, pueblan aquellas regiones. Saliendo de este sitio, verdadero oasis en que adquiere espansión el espítitu i nuevo vigor, para emprender con nuevo entusiasmo la jornada, se marcha de E. á O. por alternativas de subidas i bajadas, hasta llegar á la ladera de las Almijarras; pasando en seguida el cristalino arroyo de este nombre, i luego se principia la ladera del Pabellón, pasando por las antiguas chácaras de la Crisnejilla i al llegar á la loma del Viento, se mide otra legua. Se pasa el río Pedernal i principia la cuesta de la Piñita, marchando de NE. á SO.; i siguiendo por la ladera de la Cuculí se llega á la bajada, cuesta i ladera de Campos, i en las primeras chácaras del Cocal se mide otra legua, siguiendo por otra bajada, hasta llegar al río del mismo nombre; pasado el cual, principia la cuesta de la Piña, girando de E. á O. i el río de NO. á SE.

En este sitio, como en los anteriores, se encuentran habitantes que proporcionan consuelo i recursos al viajero. De este sitio se marcha por la ladera del Palmito, i al llegar á la quebrada de Chirripliegues que gira de S. á N., se mide otra legua. En seguida se toma la loma del Shunté que gira de E. á O., pasando por las antiguas chácaras, i se llega al riachuelo de este nombre. Tomando la travesía del Caballito se llega al Calvario, á donde se mide otra legua, girando de NE. á SO. Luego, se sigue por la falda Auquish, hasta llegar al "Cocalito," ascendiendo en seguida hasta el sitio de la "Tasajera" girando de O. á E. se continúa por la ladera de este nombre hasta descender al gran puente de "Piquitambo," construído por los esfuerzos del patriota señor don Matías Flores, midiendo quince varas de largo i gira de N. á S. i antes del cual se mide otra legua. A pocas varas de distancia de éste se encuentra el gran puente que sirve para pasar á Ongón sobre el río "Utcubamba," río bastante caudaloso, pedregoso i mui corriente, que unido con el Piquitamba i el Ongón forman el gran Mixiollo. Dicho puente ofrece seguridad al pasagero i duración por el techado i demás precausiones con que está construído; mide veinte varas de largo, i se debe á los esfuerzos del mismo señor Flores. Luego se toma la cuesta de Piquitambo hasta llegar á Pucacruz i al concluir esta cuesta se mide otra legua. Después se principia la ladera que conduce á la "Quebrada Honda", girando de NO. á SE., se pasa ésta i luego se principia la cuesta del mismo nombre; concluída la cual se toma la bajada del Ishpingo, i luego se llega á la quebrada de la Campanilla, pasada cual, se toma la ladera del mismo nombre i á la mitad se mide otra legua. Al concluir esta se llega á las chacrerías del "Méjico" [antes "Penca"] después se toman las subidas, bajadas i laderas de San Pablo i al llegar á las orillas del riachuelo. Hediondo, se mide otra legua. Pasado éste, se principian las laderas de Illucápac, después de pasar varias quebradas hasta llegar al riachuelo de este nombre, que sigue un curso de N. á S. i el que se pasa por un inseguro puente.

Se principia en seguida el ascenso por las laderas de Pagaichaca, lugar en el que han fijado su residencia algunos habitantes de Tayabamba i Huancaspata, formando chácaras en que cultivan toda clase de legumbres, que una naturaleza robusta produce expontáneamente. En seguida se pasa la

quebrada de Chotina, que en su dirección de NE. á SO. conduce á la ladera de la Floresta, donde la infatigable actividad del señor Matías Flores, ha convertido aquellos incultos lugares, en un sitio, cuya amenidad confirma el nombre que se le ha dado; concluída la cual se pasa el río Arroz, por un regular puente, i su caudalosa corriente sigue una dirección de N. á S. Pasado dicho río, se principia la larga ladera de la Soledad, midiéndose en la tercera parte de su trayecto otra legua. En seguida la ruta en su descenso conduce al riachuelo Azul, sin duda por el cerúleo color de sus aguas, al pasar el cual, se toma el alto de la ladera de Buenavista, bajando luego al caudaloso río de Utcubamba, con regular puente; pasado el cual se sube una pequeña cuesta que se dirije al pueblo este nombre. Su salida conduce al alto de la Cruz, pasada el cual, se llega á la quebrada del Cangrejo, i en seguida á la travesía de las Lajas, girando de NE. á SO. i llevando á la izquierda la ladera de Hualluatambo, que en su dirección á la derecha del río Utcubamba, i en su camino de E. á O., mide al llegar al río Cedro, en el mismo alto, otra legua. Comienza en seguida la cuesta del Cotal, i poco antes de llegar á la ladera de la Granadilla, pasando un arroyo, se principia la cuesta del Huanjaco; de donde después de faldear las travesías de Cumpán, subiendo i bajando alternativamente, se asciende la cuesta del Salvaje, i pasando el arroyo se mide otra legua. Tomando la travesía de Santa Cruz i pasando el arroyo de este nombre, se sigue la ladera de Santa Rosa, i ascendiendo en seguida la cuesta de Vichag, girando de E. á O. se dá principio á las subidas i bajadas, faldeando los cerros que conducen á la Pileta del Monte; donde se encuentra un espacioso i cómodo tambo en el que se nota perfectamente la transición entre la temperatura ardiente, que se ha experimentado i el frío de la cordillera que comienza á dejarse sentir. Principiando en seguida al ascenso de la Mashua Grande ó Monumento se atravieza un camino cubierto de menuda piedra cubiertos sus flancos de pantanos, midiendo su mitad otra legua. En seguida se toman las faldas de la Cruz Grande girando de NE. á SO. i al pasar el arroyo más grande de la Caldera, se mide otra legua. Se sigue después la larga ladera de Buenavista que gira de NE. á SO. hasta las inmediaciones del río Cajas donde se mide otra legua; pasado el cual, por medio de un puente, á que sirve de

estribo una gran piedra que lo divide en dos partes; la cual colocada por la naturaleza á la mitad de su cauce, ofrece seguro i cómodo tránsito. Este río gira de SE. á NO i contiene abundantes i ricos lavaderos de oro de excelente calidad. Luego se principia la pequeña ladera de Tomag, siguiendo después las faldas del cerro denominado Huanapampa, que sigue una dirección de NE. á SO. i que conduce á las inmediaciones del Panteón del Collai hasta donde se mide otra legua.

Saliendo de dicha población, que sirve á la vez de descanso i de tránsito al viajero, se principia la bajada de Pegoi hasta llegar á la quebrada de Pumanco, que en su dirección de SE. á NO. continúa sirviendo desde el punto de encuentro con el río Cajas, de cauce á éste. Se asciende en seguida por la cuesta del Cajón; se llega á la quebrada de Llutacollai que marcha paralela con la anterior, siguiendo hasta su límite la misma dirección. Pasada esta, se sube una pequeña cuesta que conduce al alto de la Caridad, situado en las goteras de Tayabamba, i se continúa hasta llegar á la plaza de dicho pueblo, hasta donde se miden 4,913 varas.

El presente itinerario, trazado minuciosamente, desde las orillas del Huallaga, partiendo del puerto de Pisana por las rutas de Ongón i Uteubamba, hasta la plaza de Tayabamba, mide 22 leguas, 4,913 varas que unidas á las cinco que hai de Tayabamba á Huancaspata, dan un total de 27 leguas 4,913 varas.

Manuel E. Miro Ortiz. (1)

---

(1) "Resultado de las exploraciones practicadas para establecer una vía de comunicación entre el pueblo de Tayabamba, provincia de Pataz, i el puerto de Pisana, á las márgenes del Huallaga, por el teniente coronel Manuel Mori Ortiz."—Lima, Imprenta del Estado.—1870. Anexo No. 1.

1869

Exploración del Alto Marañón por el comandante del vapor "Napo", teniente 1º Manuel M. Carvajal.

OFICIO DEL COMANDANTE FLUVIAL DE LORETO
AL MINISTRO DE GUERRA I MARINA
ADJUNTÁNDOLE EL PARTE DEL TENIENTE CARVAJAL

Comandancia general
del
departamento fluvial de Loreto

Iquitos, noviembre 24 de 1869.

Señor coronel ministro de estado en el despacho de guerra i marina.

S. C. M.

El 30 de octubre último i después de haber enviado al eorreo mi correspondencia oficial para ese Ministerio, dió fondo en este puerto el vapor explorador *Napo*, de regreso de su excursión al Pongo de Manseriche á órdenes del señor Prefecto del departamento.

Por el parte del comandante del *Napo* que orijinal tengo el honor de adjuntar á US. se enterará de los peligros en que se vió ese buque i de lo maltratado que regresó á este puerto.

La factoría naval se hizo cargo de él i el 16 del presente estuvo nuevamente expedito para navegar, saliendo en efecto hacia Yurimaguas el 17, siempre á órdenes del señor Coronel Prefecto del Departamento, el que por asuntos oficiales veíase presisado á pasar á Moyabamba.

Lo que me es honroso participar á US. en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde á US., S. C. M.

Federico Alzamora. (1)

(1)—Boletín oficial del gobierno.—Año 187 .—1.º Semestre —Página 57

PARTE DEL COMANDANTE DEL "NAPO", TENIENTE CARVAJAL

Comandancia
del vapor explorador
"Napo"
—

Al ancla, Iquitos, noviembre 17 de 1869.

Señor capitán de corbeta mayor de órdenes del departamento.

Señor mayor:

Me es honroso participar á Ud. el resultado del viaje practicado al Alto Marañón bajo las órdenes del señor coronel prefecto del Departamento, á cuya disposición ordenó la comandancia general estuviese el buque de mi mando.

El 4 del pasado á las 3 horas 30 minutos p. m., zarpé con destino al puerto de Yurimaguas i sin más novedad que la demora de dos días en el puerto de Nauta por la falta de combustible, arribé el 12 á las 4 horas p. m. Aquí permanecí fondeado hasta el 18 que á las 3 horas 15 minuatos p. m., zarpé bajando el Huallaga.

El 20 á la 1 hora 30 minutos p. m. entré al Marañón i surcando llegué al puerto de San Antonio el 21 á las 6 horas 20 minutos p. m., donde dí fondo con el fin de tomar leña i un práctico, pues el perteneciente á la dotación del buque, no conocía más adelante. El río creció durante la noche un pié.

El 22 á las 7 horas 47 minutos a. m., zarpé de este puerto i á las 9 horas 35 minutos a. m., pasé por el remolino de *Aripari*, qne solo influyó un poco en el gobierno del buque i se sintió un pequeño balance. A las 11 horas 40 minutos, dí fondo en el puerto Barranca con el fin de tomar leña, operación que concluyó á la 1 hora 40 minutos p. m. i zarpé.

El 23 á las 12 horas 10 minutos p. m., se dió fondo en el asolado pueblo de Limón i se mandó toda la gente á tierra con el fin de cortar leña. La noche se pasó en este punto sin novedad.

El 24 continué mi viaje hasta las 10 horas que arribé i dí fondo en la playa de *Zapape* para cortar leña.

El 25 á las 5 horas 40 minutos a. m., zarpé de este punto i llegué al pié de la isla de Nacacullaga á las 6 horas a. m., donde encontré una vuelta poca forzada i corriente de 6 á 7

millas. Hasta este punto llegó la última exploración que á bordo de este mismo buque, hizo el capitán de corbeta graduado don Mariano A. Vargas. Con tal motivo, no me detengo en dar minuciosos detalles sobre lo explorado por dicho señor, pues en su parte están especificados con exactitud todos los acontecimientos que existen hasta aquí. [1]

Con mui pequeña dificultad se venció la corriente que solo abraza una extensión de 200 á 300 metros, i entramos en un brazo de insensible corriente. El río en este punto reparte sus aguas dejando muchísimas islas i por lo mismo muchos brazos de poco fondo, pero no menor de 1 ½ brazas, con excepción del caño que me indicó el práctico que es la madre i que constantemente tiene más de tres. A las 7 horas 10 minutos, pasé frente al caño donde se halla el arruinado pueblo de Santa Teresa i continué mi viaje sin obstáculo de ninguna clase i siempre con bastante fondo. A las 11 horas 30 minutos a. m. encontré el caño llamado Calentura, que es un poco forzado en su vuelta i corre el agua siete millas en una extensión de 200 á 300 metros; el fondo mayor que he encontrado es de 2 ½ brazas; pero saliendo de él aumenta con una diferencia notable i se encuentra casi insensible la corriente. El río continúa siempre ancho, con poca corriente i mucho fondo.

A las 3 horas 30 minutos, se dió fondo en la isla de Paico para cortar leña, operación que se suspendió á las 7 horas p. m. i se continuó al día siguiente.

El 26 á las 10 horas 55 minutos a. m., zarpé de la isla Paico i continué mi viaje sin interrupción ni obstáculo. A las 12 horas entré á la encañada donde se reune todo el río Marañón en la que encontré 7 brazas de fondo é igual en ambas márgenes; el ancho del río es mayor de trescientos metros i la corriente de dos á tres millas. Esta encañada tiene una vuelta forzada pero sin peligro de ninguna clase. Continué siempre hasta 1 hora 45 minutos p. m. que llegué al punto donde estuvo la antigua ciudad de Borja i deseando aprovechar de la leña seca que me quedaba á bordo, pedí autorización al señor coronel prefecto para continuar surcando, á lo que accedió. A la 1 hora 50 minutos entramos al Pongo de *Manseriche*, cuyo mayor ancho es de 50 metros i

[1] — Véase en la pagina 358 el parte del capitán de corbeta Vargas.

el menor de 30. Es un corte que las corrientes del río han abierto en este ramal de la cordillera. La fuerza de las aguas es de siete i ocho millas en un fondo mayor de veinte brazas; pero la forma del río es tan variada i sus vueltas tan forzadas, que la velocidad dicha aumenta por reacción i la corriente forma fuertes remolinos. En el centro del Pongo, es decir, en la parte más elevada del cerro en que la agitación de las aguas comprimidas por dos grandes peñascos cortados á pico i con las puntas mui salientes, es donde se encuentra el paso más difícil; pues más arriba aumenta la anchura del río i apesar de estar interceptada la corriente por un gran peñón que la divide en dos brazos que en su encuentro forman un fuerte remolino, no presenta el paso tanto riesgo como el anterior. Las aguas en su corriente van recibiendo detenciones sucesivas en las puntas de piedra i en su reacción son impelidas al lado opuesto con mayor fuerza i causando fuertes remolinos. Al llegar á este punto recibió el buque uno de los descargos de corriente por la proa al mismo tiempo que por la popa otro en dirección contraria; la fuerza de la máquina i la del timón, no pudieron contrariar el movimiento que estas dos fuerzas opuestas en dirección, paralelas en sentido i obrando en los extremos del centro de gravedad obligaban al buque á un movimiento de rotación en el que quedó atravezado á la corriente é impulsado por ella sobre las peñas.

Inmediatamente hice parar la máquina para diminuir la fuerza del choque; sin embargo al recostar en las piedras i apesar del esfuerzo que la gente hizo para aguantar el buque, una punta se introdujo en el fondo bajo la línea de agua rompiendo la cuaderna del medio de la segunda sección, la parte alta de la piedra rompió el camarote del tambor de babor i otra punta penetró en la misma línea de agua al medio de la sección de popa en el mismo lado. Creo además que en el fondo del buque haya algún agujero que no he podido descubrir por ocuparme aún de descargar el buque de los objetos pesados.

En la situación que este acontecimiento dejó al buqne no era posible dejar de ver el paso é intentando nuevamente, con un esfuerzo supremo de la máquina logré mi fin, recibiendo al mismo tiempo parte de hacer agua el buque en gran cantidad. Avancé un poco hasta pegarme á un pedregal

que bajando el río ya con alguna inclinación daba fondo á dos metros de él con dos brazas de agua; ahí largué el ancla i no siendo suficiente esta i la otra que también largué por la forma inclinada del fondo en el que el ancla resbala sin agarrar, mandé pasar una espía á tierra, cuya órden fué instantáneamente obedecida por el marinero Nicolás Aremoga que se lanzó al agua con la espía en la boca i logró tomar lo orilla con alguna dificultad; con lo que pude aguantarme contra la corriente.

Inmediatamente pasé á examinar las averías i con conocimiento de ellas pedí órdenes al señor coronel prefecto; la que recibi fué, *de seguir adelante si me encontraba con valor.* Inmediatamente levé las anclas i goberné sobre el canal que deja la piedra en la margen derecha. Un poco antes de llegar á su altura, me tomó uno de sus remolinos i me hizo virar por completo; intenté segunda vez i obtuve el mismo resultado. A este punto llaman el *mal paso del Pongo* é interpretando en la valerosa resolución que encerraban las palabras del señor prefecto, que era preciso pasar, no desistí del empeño i nuevamente puse proa á los remolinos i pasé. Una milla más arriba la corriente tiene doce millas i no pudo vencerse; eran, las 4 horas p. m. i por la obscuridad de esta profunda quebrada parecía ser las seis; felizmente encontré una playa de arena al pié de una quebrada i dí fondo pasando inmediatamente á reparar las averías. Intertanto acompañado por el ingeniero don Arturo Wertheman i por el primer maquinista del buque, fuí á reconocer el paso de adelante. El señor Wertheman opinó que el *Napo* no podía pasar pero sí un vapor *ad-hoc* i el maquinista *que ningún vapor.* Esta opinión se la había manifestado al señor prefecto anticipadamente i como comprobante supliqué á estos señores hiciesen otro tanto.

El señor coronel prefecto hizo formar la gente i bautizó este fondeadero con el de *Carvajal* haciendo un tiro de cañón en solemnización del acto. Seguidamente, otro, en memoria de S. E. el Presidente de la República i uno que yo ordené se hiciese por el señor prefecto. Pasamos la noche sin novedad, el río había crecido cuatro piés i la piedra del mal paso estaba cubierta.

Después de haber puesto una cruz i al pié de ella una botella con la relación de los individuos que componen la expe-

dición exploradora i de remediar en parte las averías, zarpé á las 7 horas 20 minutos a. m. del día 27.

El mal paso, que en la surcada me rechazó, en la bajada me atraía i he necesitado dar atras á toda fuerza durante 15 minutos para que la corriente no me arrojase sobre la piedra, que ya estaba cubierta. Por supuesto que apesar de esto no pude avanzar atrás, pero moviendo el timón logré caminar de costado hasta salir de la dirección de ella en cuyo momento hice dar toda la fuerza adelante i hasta el pueblo de Borja fuí salvando los pasos con marcada felicidad, donde fondeé á las 7 55 saliendo nuevamente á las 3 horas 30 minutos p. m. i sin que ocurra ningún accidente nuevo, he llegado á este puerto el 30 á las 7 horas p. m.

En esta bajada he observado que el agua aumenta, de modo que la bomba no ha dejado de funcionar en toda ella, lo que me ha obligado á navegar durante la noche para llegar á este puerto, donde espero que US. se sirva recabar la órden respectiva, puesto este oficio en conocimiento del señor Comandante General, para que si lo tiene á bien ocurra á la factoria en auxilio con la prontitud del caso.

No terminaré esta sin recomendar la serenidad del alférez de fragata don José Benito Pitot i de los dos maquinistas que en sus puestos respectivos se manejaron con bastante valor i pericia, acompañando á la gente en el entusiasmo con que trabajaron en el salvamento del buque.

También me es grato manifestar á US. que todos los individuos que trasportó el buque pertenecientes á la comisión exploradora, no han desmentido el valor que este título les dá, llevando su entusiasmo al extremo i cantando el himno nacional; con especialidad se ha distinguido el ingeniero señor Wertheman ayudando á la gente á contener al buque en su choque.

Dios guarde á US.,S. M.

Manuel M. Carvajal [1].

(1) Boletín oficial del gobierno Año 1 70—Semestre 1.° — Página 58.

1869

Exploración del Huallaga por el comandante del vapor "Napo", teniente 1º don Manuel M. Carvajal.

NOTA DEL PREFECTO DE LORETO ELEVANDO EL PARTE DEL COMANDANTE CARVAJAL

Prefectura
del
Departamento de Loreto

Tarapoto, diciembre 11 de 1869.

Señor ministro de estado en el despacho de gobierno, policía i obras públicas.

Señor ministro:

Deseoso de proteger al comercio de estas regiones que tanto sufren por falta absoluta de caminos de herradura para la importación de las mercaderías que vienen de Europa para el consumo de estos pueblos; no trepidé un instante para disponer que el comandante del vapor "Napo" teniente 1º de la armada don Manuel M. Carvajal, que está bajo mis órdenes, aprovechando de los pocos días que demorase en mi marcha á Moyobamba capital del departamento, explorara el río Huallagà, hasta el sitio más aparente i cómodo donde pueda arribar el vapor sin obstáculos de ninguna clase, para que en caso de su realización pueda darse un nuevo impulso á estos pueblos i al comercio abriendo una vía de comunicación que facilite su rápido progreso i pronta comunicación con el océano Atlántico; cuya empresa que ha sido imposible según la opinión de varios viajeros científicos, acaba de superarse de la manera más maravillosa i satisfactoria para el país, como se ilustrará el Supremo Gobierno por el parte de dicho comandante que original tengo la honra de incluir.

El lugar hasta donde ha llegado el vapor i que el río no ofrece obstáculos á la navegación, es el punto á donde tiene sacada una trocha el señor subprefecto de la provincia del Huallaga don David Arévalo Villacís.

Los hijos todos de la provincia mencionada, se ofrecen con ardor i llenos de amor patrio á completar la empresa, esto es, á abrir los caminos; cuyo noble procedimiento, no dudo merecerá la cooperación del Supremo Gobierno que tantas pruebas está dando en pró de la humanidad i mui particularmente de estos pueblos que tanto tiempo han estado en el olvido.

Faltaría á un deber de conciencia si dejara de recomendar ante el Supremo Gobierno, por segunda vez, al infatigable, hábil, empresista i patriota jóven teniente 1º de la armada nacional, don Manuel M. Carvajal, que debido á su arrojo i esfuerzos, se ve prosperar el porvenir de los pueblos cuyo gobierno se me ha encomendado.

Dios guarde á US.

S. M.

J. Lino Olaria. [1]

PARTE DEL TENIENTE CARVAJAL

Comandancia
del vapor explorador
"Napo"
—

Al ancla, Achinamisa, diciembre 1º de 1869.

Señor coronel prefecto del departamento fluvial de Loreto.

S. C. P.

Cumpliendo la orden de US. fecha 25 del pasado, he salido del puerto de Yurimaguas con el fin de explorar el río Huallaga más arriba de este puerto i ver hasta donde puede navegar un vapor con toda la seguridad debida.

Con algunas demoras en los puertos por falta de leña he llegado más alla del "Pongo de Aguirre" en donde las vueltas forzadas i los fuertes remolinos son insuperables para este buque de tan larga eslora i poca fuerza de máquina; i no

[1] Boletín oficial de gobierno—Año 1870 -Semestre primero.—pág. 94.

considerando prudente el exponerlo en esta travesía tan multiplicada en obstáculos para esta clase de navegación para la que el buque es inaparente, he regresado hasta el puerto de Achinamisa situado en el Pongo hasta el que se puede traer la navegación sin obstáculo ni peligro.

Posteriormente daré á US. los detalles minuciosos del paso practicado i obstáculos que se han vencido con otras determinaciones útiles para que sirvan de guía en otra exploración.

Con el fin de remediar algunas averías que ha sufrido éste, permaneceré algunos días en este puerto, salvo mejor determinación de US.

Dios guarde á US.

Manuel M. Carvajal (2)

1869

Exploración del río Huallaga por el comandante del vapor "Napo" teniente 1º Manuel M. Carvajal.

OFICIO DEL COMANDANTE GENERAL DEL DEPARTAMENTO FLUVIAL DE LORETO AL MINISTRO DE GUERRA I MARINA ELEVÁNDOLE EL PARTE DEL COMANDANTE CARVAJAL.

Comandancia general
del
departamento fluvial de Loreto

Iquitos, enero 29 de 1870.

Señor coronel ministro de estado en el despacho de guerra i marina.

S. C. M.

Me es honsoso adjuntar á US. copia del parte pasado

(2) Boletín oficial de gobierno.—Año 1870.—Semestre primero.—Pág 95.

por el comandante del vapor "Napo" referente al reconocimiento que hizo con el buque de su mando en el río Huallaga, hasta el punto denominado Achinamisa, habiendo regresado de dicho reconocimiento el 5 del presente á consecuencia de estar escasos de víveres, de algunos artículos navales i tener necesidad de algunos reparos.

Hoi 29, regresa provisto i expedito al expresado puerto de Achinamisa á esperar i ponerse á órdenes del señor coronel prefecto del departamento de Loreto.

Lo que me es honroso decir á US. para conocimiento de S. E. el presidente de la república.

Dios guarde á US.

Federico Alzamora. (1)

PARTE DEL COMANDANTE DEL VAPOR "NAPO", TENIENTE CARVAJAL

Comandancia del vapor
explorador
"Napo".—Al ancla.

Iquitos, enero 5 de 1870.

Señor capitán de corbeta mayor de órdenes del departamento.

S. M.

El 17 del mes de noviembre último zarpé de este puerto por orden de esa mayoría, conduciendo á su bordo al señor coronel prefecto del departamento, á cuyas órdenes está el buque de mi mando, i llegué al puerto de Yurimaguas el 23 del mismo, en donde permanecí fondeado hasta el 25 que recibí orden del señor prefecto para explorar el alto Huallaga i zarpé con tal fin á las 3 h. p. m.

El 26 á las 6 h. a. m. llegue al puerto de Sucuyacu, en donde demoré todo el día en consecución de combustible; zarpando

---

[1] Boletín oficial del gobierno.—Año 1870. Semestre primero -Página 415.

de él en la mañana del 27 á las 8 h. 30 m. a. m. llegué al puerto llamado Rumicallarina, último adonde llegó el vapor "Putumayo" en su exploración i en donde se encuentra la primera playa de cascajo i las corrientes aumentan de velocidad.

Hasta este punto el río es bastante ancho i su fondo de seis á siete brazas, por lo que no presenta obstáculo en su navegación.

A las 6 h. 15 m. p. m. fondié en la boca del río Chipurana, con el fin de pasar la noche; zarpé al día siguiente á la 1 h. 20 m. p. m., i llegué al puerto de Huimbayo á las 7 h. p. m.

En este trayecto, el río reparte sus aguas en muchos caños, dejando un notable número de islas, i por este motivo el fondo es corto i la velocidad de la corriente varía entre seis i siete millas.

Este puerto se halla detrás de una islita i el caño que pasa á su pié es de mui poco fondo, pudiendo anclar en el remanso que ésta deja: pasé la noche con seguridad i permanecí hasta el siguiente día tomando leña, cuya operación terminó á las 4 h. 30 m. p. m. que zarpé con destino al puerto de Lullucaca mui poco distante del anterior; en éste pasé la noche i permaní tomando leña hasta el 1º de diciembre que zarpé á las 5 h. a. m.

El río continuaba siempre correntoso i mui subdividido hasta la boca del "Pongo de Aguirre", á la que llegué á las 9 h. 30 m. a. m.: no encontré en este punto fondo en diez brazas ni las fuertes corrientes que la estrechez debiera producir; continué surcando este hermoso canal cuyo ancho es próximamente de cien metros i cuya corriente apenas tiene tres millas hasta el puerto llamado Achinamisa, en donde el río deja un gran remanso, pero ofrece un difícil paso producido por una fuerte corriente que baja en dirección perpendicular á la que tiene que seguir, de modo que el abatimiento al recibir esta fuerte coriente por el costado, aconcha al buque sobre los pedrones que forman la margen.

Anticipando la orzada logré salvarlo i continué mi exploración; mas el aspecto del río sufre alnuna variación no solo en la velocidad de sus corrientes sino en los fuertes remolinos que desviando la proa de su dirección, la abaten so-

bre las márgenes próximas, en las que había enormes pedrones cubiertos por el agua en el momento á que me refiero.

Las vueltas por otra parte son mui forzadas, así es que aunque el canal es bastante ancho, tiene la corriente fuertes reacciones producidas por el choque sobre la margen, i el repentino cambio para continuar una dirección perpendicular á la que trae.

Salvando siempre estos malos pasos continué i logré pasar el Pongo por completo.

El río corre siempre al pié del ramal de cordillera que forma el Pongo, i deseando llenar debidamente el cumplimiento de mi comisión, continué surcando; mas de improviso, desviado por un remolino, de mi dirección, atravesó la corriente al buque, i viendo que me llevaba traté de aproarme á ella, propósito que no conseguí i fuí arrastrado sobre una piedra en la que merced al impulso de la máquina solo sufrí un corto choque, rompiéndose la parte de madera por hallarse podrida, i fué con uno de los pedazos al agua el escobén de estribor.

Inmediatamente mandé observar si el buque hacía agua i supe que no había sufrido el casco sino en la parte alta una ligera hendidura.

Con este resultado resolví regresar una milla más abajo para fondear en un remanso que el río deja i examinar más detenidamente las averías i notando que el buque no gobernaba mandé ver el timón, i se descubrió que no estaba corriente, pues su eje había sufrido una torción de más de 45° hacia á babor i no pasaba de la dirección del medio para estribor.

Esta avería que no es la primera vez que acontece en el timón de este buque, según me informaron el 3º i 4º ingeniero, refiriéndose á igual accidente acaecido por la fuerza de la corriente en la última exploracion al Ucayali; es de creerse tenga aquí la misma causa i con más fundamento, desde que sin haberse sentido golpe, ni alteración en sus efectos tuvo lugar después del mal paso llamado el "Aguirre" en el que la corriente de nueve millas solo se pudo vencer mediante el máximo esfuerzo.

La noche cerró i permanecí en este punto toda ella, durante la que se descaló el timón i se le compuso perfectamente.

Visto este resultado debido á la inaparente construcción de este buque para exploraciones de esta naturaleza, tanto por la poca fuerza de su máquina cuanto por su mal gobierno i mereciéndome mui poca confianza un timón que tal accidente ha sufrido, no consideré prudente continuar esta exploración i zarpé en la mañana del 2 con destino al puerto de Achinamisa del que oficié al señor coronel Prefecto el resultado, según órdenes que me había dado á mi salida, i esperando contestación ocupé mi permanencia en él, en rehacer las partes rotas de la proa.

El 11 no pudiendo ya continuar el trabajo por falta de algunos elementos i escasos de provisiones, salí de este puerto con destino al de Yurimaguas.

El río había bajado braza i media desde la época de mi subida, pero esta cantidad no era igual en todo él, al extremo de que solo he encontrado en alguno de los canales bajos una diferencia de solo dos piés.

Este mismo día llegué al punto de Quillucaca, i después de tomar leña en él, zarpé continuando mi viaje.

A las 6 h. p. m. en la cabeza del caño llamado Navarro isla, i gobernando en demanda del fondeadero, sentí un golpe en el fondo del buque é instantáneamente me participó el maquinista que la sección de la máquina se llenaba de agua apagándose al mismo tiempo los fuegos.

Este inesperado acontecimiento causado por un palo que se hallaba cubierto, me obligó á desembarcar en el instante todos los artículos del buque i á mantener las bombas funcionando toda la noche, felizmente las otras secciones se mantenían en seco.

La cantidad de agua que entraba excedió á la que se podía extraer con las bombas, de modo que al siguiente día dispuse la construcción de una bomba que pudiese extraer la cantidad suficiente con la que ayudado por las del buque se logró secar i encender la máquina.

El 13 á las 4 h. p. m. que pudo funcionar la máquina, i después de tapar el agujero con la amalgama de lona, tierra, hojas de plátano, piedras, balas de cañón i tarros de metralla lo que disminuyó en ¾ la cantidad de agua que entraba; largué mis amarras i salí; pero puesto ya á medio río se despasó uno de los guarnes del timón i la corriente me arrastraba

sin gobierno, por lo que aguantando su fuerza con la máquina logré que me acercasen á la margen en donde me amarré.

Con este movimiento aumentó el agua que hacía el buque i por tal motivo mandé construir otra bomba igual á la primera i envié un bote al puerto de Huimbayo en demanda de canoas i bogas para conducir al puerto de Yurimaguas el cañón i todos los artículos pertenecientes al buque, á fin de aliviarlo en su carga.

Al siguiente día, llegaron estos i marcharon á Yurimaguas en consecución del fin indicado.

El 15 á las 9 h. a. m. con todas las preucaciones consiguientes, zarpé i sin novedad llegué al puerto de Yurimaguas á las 5 h. p. m.

En este trayecto disminuyó notablemente la cantidad de agua que hacía el buque al extremo de haber sido innecesarias las bombas, sin duda á causa de haberse endurecido el barro, i adaptado por su peso perfectamente bien en la forma del agujero comprimiendo sus paredes.

Directamente varé en una playa que hai al frente i aprovechando de la vaciante del río con la que quedó el buque en seco parché el agujero, reparé los fondos del mejor modo posible pintándolos en seguida.

Con esta oportunidad he tenido lugar de observar perfectamente el estado de los fondos, i puedo asegurar que se hallan en completa oxidación, al extremo que no he podido rascarlos por no despegar un gran número de costras formadas por el óxido, las mismas que sirven de tapa á los agujeros, algunos de ellos de más de dos líneas de diámetro.

En la limpieza general que hice interiormente he sacado placos 0.08 de pulgadas de grueso i de cinco i seis pulgadas de largo algunas de las cuales conservo para presentarlos oportunamente.

Además de la carena que he hecho al casco, me he dedicado también á la compostura de la murada de proa, la que ha quedado completamente lista i he arbolado el palo que corresponde al buque, haciéndolo de dos piezas por no encontrar percha que tenga la suficiente longitud.

Todas estas obras han ocasionado algunos gastos cuya cuenta documentada adjunto en nota separada.

La exploración practicada al Alto Huallaga en la época de media creciente, dá por resultado que el río Huallaga se

puede navegar por vapores de menos de 3 piés de calado con toda franqueza, hasta el puerto de Achinamisa, situado en el pongo de Aguirre á 222 millas próximamente de la boca.

El 30 del pasado recibí órden del señor coronel Prefecto para bajar á éste á proveerme de víveres i de los artículos que sean necesarios i regresar para esperarlo en el de Achinamisa, á fin del presente, i en cumplimiento de lo que, he zarpado del puerto de Yurimaguas el 1º del que cursa i he llegado hoi sin novedad á este puerto.

Por las observaciones hechas en este viaje, no he encontrado novedad alguna en los fondos, al extremo que en todo él no ha hecho agua, lo que me hace creer con fundamento que está expedito para llenar su comisión.

Todo lo que me es grato poner en conocimiento de U. para que por su órgano llegue á noticia del señor Comandante General.

Dios guarde á U.

(Firmado)—*Manuel M. Carvajal.*

Iquitos, enero 8 de 1870.

Es copia fiel del original de que certifico.

Juan José Díaz.
Secretario [1]

---

[1] Boletín oficial de gobierno. Año 187[illegible].—Semestre 1º—Página 416

1870

Exploración del río Ucayali por el prefecto de Loreto, don Lino Olaria.

Prefectura
del
Departamento de Loreto.

Iquitos, junio 16 de 1870.

Señor Ministro de Gobierno, Policía i Obras Públicas.

S. M.

Con el propósito de continuar mi visita en todo el vasto territorio de que se compone el departamento de mi mando, i sin embargo de encontrarse mi salud algo quebrantada; salí de este puerto en el vapor explorador "Napo" el 1º del mes próximo pasado con dirección al río Ucayali, i en veinte días de sureada llegué al punto de Cashiboya, situado treinta leguas poco más ó menos arriba de Sarayacu, no habiendo pasado más adelante por encontrarse todo aquel lugar infestado con la viruela.

La causa para haber demorado veinte días en la sureada es la de haberme ocupado en visitar, recorrer i examinar personalmente todos los lugares poblados que encontraba en el tránsito; i mui especialmente para adquirir datos con relación á las correrías i escandaloso tráfico que se hace con los infieles. Una vez de regreso de mi visita, paso á dar al Supremo Gobierno el informe que sigue:

El río Ucayali, es abundantísimo en cacería i en pesca cual ningún otro de las regiones amazónicas; puede decirse que es la despensa de todo el departamento, pues en él se fabrica la mayor parte del peje salado que se consume, i se extraen también cantidades crecidas de charapas, manteca de vaca marina i otros varios artículos.

A pesar de que es bien poblado, puede decirse que no existe ningún pueblo, porque los indios viven diseminados en am-

bas márgenes del río mezclados entre infieles i cristianos, circunstancia que hace ineficaz la acción de las autoridades.

Los pueblos que en otro tiempo existían han desaparecido, i Sarayacu mismo que no ha muchos años contaba con una población reunida de cerca de dos mil almas, hoi no tiene ni doscientos, habiendo una parte emigrado á Cashibaya otra á Puca-curo i el resto á distintos lugares.

Los puntos donde he encontrado mayor número de gente reunida son los siguientes:

Curahuaiti, situado en la margen izquierda, tiene como cincuenta pobladores, todos indios del pueblo de Nauta.

Tapiche situado en la misma margen con cuarenta i ocho habitantes indios del mismo pueblo de Nauta.

Zapote, situado en la margen izquierda, tiene como cincuenta indios de Nauta, pero no con residencia fija, pues van allí únicamente en el verano á salar pescado i regresan después á su pueblo.

Acuracaya, en la misma margen tiene como treinta habitantes, infieles de la nación Cuniba.

Santa María, en la misma margen, tiene como cuarenta indios entre Cunibos i Piros.

Juanache, en la margen izquierda, está establecido una familia brasilera compuesta de quince personas.

Piuri Isla, situado en el medio del río, tiene como veinticinco indios Shipibos, algunos de Sarayacu i dos ó tres pobladores blancos.

Puinahua, situado en la margen derecha, tiene como treinta habitantes entre Cunibos, Shipibos i Sarayaquinos.

Pucacuro, situado en la izquierda tiene como sesenta habitantes sarayaquinos traídos por don Lázaro Martínez, i algunos blancos.

Sarayacu, situado en la misma margen como legua i media al interior, su población no llega á doscientas almas.

Cancha-huayo, en la margen derecha, tiene como quince habitantes sarayaquinos llevados por don Adolfo Gordón i algunos blancos.

Masheria, en la margen derecha, tiene cosa de dieciocho pobladores, la mayor parte Borjeños.

Cashiboya, situado en la misma margen como cuatro leguas al interior, tiene como trescientos pobladores sarayaquinos.

Son además mui cortos los trechos que se caminan en todo el río sin encontrar ranchos con indios á más ó menos distancia, unos cristianos i otros infieles: los cristianos son procedentes de los pueblos situados en las márgenes del Marañón i Amazonas, de Sarayacu, Tierra Blanca i otros que existieron antes en el Ucayali, i algunos borjeños de la antigua ciudad de Borja destruída por los infieles Huambisas. Las naciones de infieles que se encuentran son Cunibos, Shipibos, Shetebos, Piros i hai además de ciento cincuenta á doscientos blancos, entre peruanos, brasileros i de otras naciones; puede calcularse la población general del Ucayali desde su desembocadura hasta Santa Rosa, que es la parte que hoi se trafica incluyendo los Piros, Cunibos, Shipibos, Shetebos que están en contacto con la gente blanca, en tres mil habitantes por lo menos diseminados en una extensión de más de doscientas leguas tal vez, i acostumbrados á vivir completamente independientes, sin Dios i sin autoridad, lo que hace imposible que pueda establecerse un Gobierno debidamente organizado, porque, ¿cómo será posible que el gobernador del distrito de Sarayacu, única autoridad que existe en el Ucayali, pueda hacer efectiva su acción en tan vasto territorio i con una población tan repartida é indómita, que no permite el establecimiento de tenientes ni de inspectores? El mismo inconveniente se encuentra para plantificar escuelas i todos los demás ramos de la administración pública; i esto también es la causa para que continuamente se cometan en el Ucayali horrorosos crímenes que quedan impunes, i para que se hayan extendido á tan grande escala las correrías que hacen á los infieles del interior de las quebradas para arrancarles á sus hijos i venderlos en seguida.

En el estado pues en que se encuentra el Ucayali no hai nada establecido, todo está por crearse i para ello se tropieza con los obstáculos que he apuntado.

En Cashiboya hai un bonito i aseado templo i su convento levantados á esfuerzos de los misioneros. En Sarayacu iguales edificios pero en completa ruina, así como la casa de Gobierno totalmente destruída, i en ningún otro punto de los que he recorrido hai una sola obra ni establecimiento público.

Ya que he expuesto el estado en que he encontrado el río Ucayali, pasaré á manifestar las medidas que he adoptado.

Conociendo que á los padres misioneros es á quienes los indios guardan más respeto i obediencia, he procurado robustecer la autoridad de ellos, aconsejando á los indios que siempre les obedezcan i respeten, lo mismo que á las autoridades, para, por este medio, conseguir con la constancia i la persuasión el que se reunan en pueblos, i en este sentido me he puesto de acuerdo con el R. P. F. Mariano del Pilar Castellanzuelo, á quien encontré en Cashiboya, i en el mismo sentido he dejado instrucciones al gobernador de Sarayacu, pues comprendo que mientras los indios permanezcan diseminados, como hoi están, no puede nunca cimentarse un buen gobierno.

He puesto tenientes gobernadores en Sarayacu i Cashiboya, no habiéndolo hecho en los demás puntos, ya por la poca cantidad de gente que tienen reunida, ya también por no haber personas idóneas á quienes encomendar esos destinos.

Como mi objeto principal al hacer la visita ha sido perseguir i extirpar el escandaloso crimen de sorprender á los infieles para arrebatarles sus hijos i en seguida venderlos, no encontrando en el Ucayali ninguna autoridad judicial, dispuse que el secretario de la Prefectura, bajo mi inspección, levantase una sumaria información para descubrir quienes se ocupaban en tan escandaloso tráfico i conocidos por este motivo los principales autores, los hice tomar presos i los he conducido á esto punto donde los he puesto á disposición del juez competente para que sean juzgados i castigados, habiendo recogido veinticuatro infielitos de los cuales remito dieciocho al Supremo Gobierno; el resto no marcha por enfermos, pero si logran sanar junto con otros que recoja los mandaré también, si así lo dispone S. E. el Presidente.

Como al tomar esos criminales algunos fugaron internándose, por las cabeceras de los ríos Unini i Pucani, he dejado orden al gobernador de Sarayacu para que los persiga hasta tomarlos i me los remita bajo buena guardia i custodia para que sean igualmente juzgados, i puedo asegurar al Supremo Gobierno que haré cuanto de mi dependa hasta cortar de raíz tan escandaloso i pernicioso tráfico.

Habiendo notado que varios individuos particulares tenían "cepos" en sus casas para castigar á los indios las faltas que con ellos cometían, he destruído todos esos "cepos"

i condenado tal costumbre, conminando á los que la continúen, con severos castigos.

A los indios también por medio de intérpretes, los he exhortado á que se reunan en comunidades, que observen las máximas del Evangelio, explicándoles en qué consisten, que sean sobrios, morales, amigos del trabajo i sobre todo que presten la debida obediencia á las autoridades, haciéndoles presente las ventajas que les resulta de todo esto, i al mismo tiempo los deseos que tiene S. E. para protegerlos i mejorar su condición, de todo lo que me demostraron quedar completamente satisfechos, habiéndoles hecho en seguida algunos regalos á nombre de S. E.

En la memoria general que debo elevar al Supremo Gobierno cuando sea aceptada la renuncia que he hecho del puesto de Prefecto ó cuando termine mi visita, daré más minuciosos informes de todos estos lugares, pues deseo ser hasta el fin cumplidor exacto de mis deberes.

Ruego á US. se sirva poner este oficio en conocimiento de S. E.

Dios guarde á US.

S. M.

J. Lino Olaria (1)

≫FIN DEL SEGUNDO TOMO≪

(1) Boletín oficial del gobierno.— Año 870.—Semestre 2º—Página 281.

ERRATAS NOTABLES

PÁGINA	LÍNEA	DICE	LÉASE
70	13	27 de julio de 1859	27 de enero de 1861
72	14	27 de julio de 1860	27 de julio de 1859
79	3	26 de octubre	23 de octubre
189	13	Chachayayas	Chachapoyas
394	27	1876	1868
500	27	Miro Ortiz	Mori Ortiz

PB-42143-SB
5-20
BT

Stanford Law Library
3 6105 063 037 266